DIFETTI E PROBLEMI GOLF 6

Manuale NON ufficiale VW

Dove viene costruita la GOLF?

Basta guardare il codice identificativo **sul parabrezza in fondo a destra.** Troverete una serie di numeri tipo:

DESCRIZIONE NUMERO IDENTIFICATIVO GOLF:

WVW ZZZ 1KZ 4 B xxxxxx

1KZ indica la piattaforma GOLF 6.

LE ULTIME 6 x e' il num del telaio... i due caratteri precedenti,
ossia il **4 e la B** indicano il my e la fabbrica produzione.

W wolsburg - germania

B belgio
P mosel – germania

Mosel è lo stabilimento con il livello qualitativo più alto,
a seguire Wolfsburg e poi Brussel (ora Audi) .

il numero accanto 4 ==> my 2004

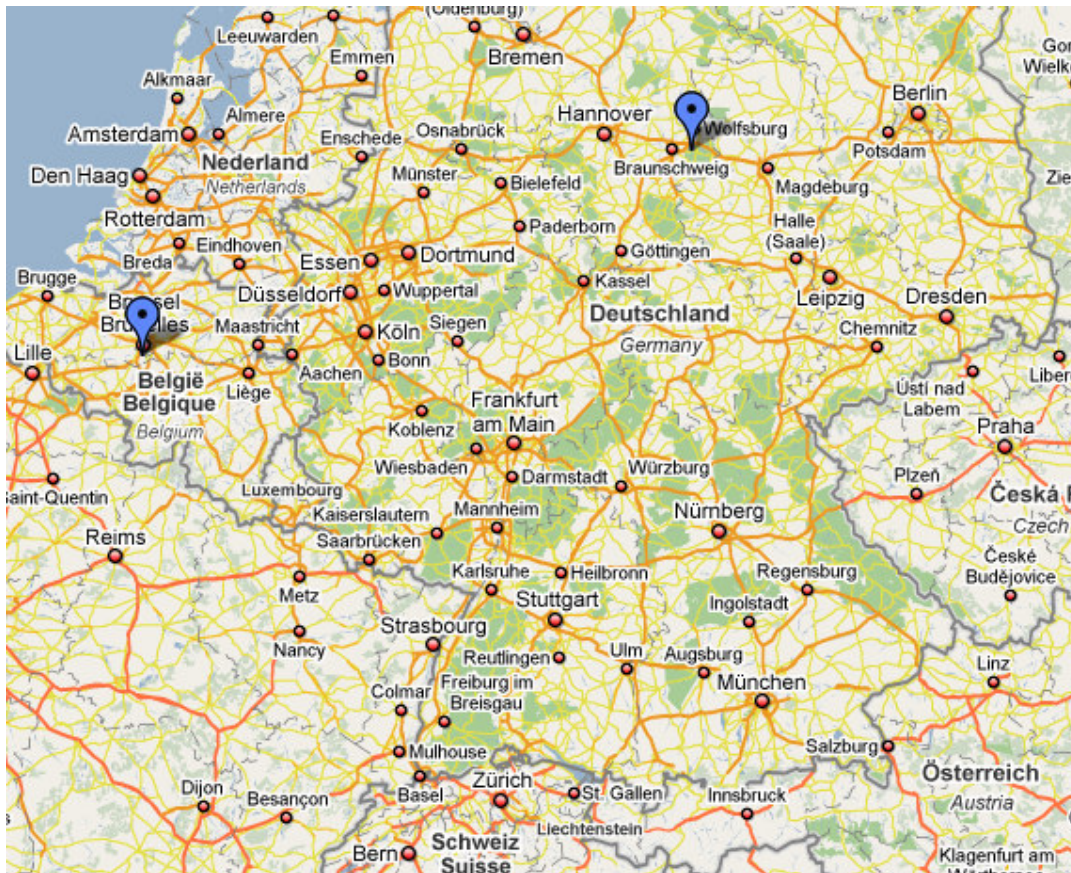
5 ==>my 2005
6==>my2006
7==>my 2007
8==>my 2008
9==>my 2009
A==>my 2010

Da ricordare che le variazioni ai modelli in produzione

denominati "model year" avvengono per la VW dalla 22 esima settimana !

Stabilimenti di Produzione:

Wolfsburg (D)
Zwickau (D)
Kassel (D)
Mosel (D)

Kassel forse solo motori !

Stabilimenti nel mondo:

Bruxelles (B) Belgio

Bratislava Slovacchia

Sarajevo Bosnia

Uitenhage Sudafrica

Changchun Cina

Curitiba Brasile

TRUCCHI E CONSIGLI - GOLF 6

LUCI DIURNE

Disattivare le luci diurene ecco come:

Spostare la **leva degli indicatori di direzione e degli abbaglianti contemporaneamente** VERSO IL BASSO e ALL'INDIETRO (indicatore di direzione sinistro e lampeggio fari) tenendo poi ferma in tale posizione. accendere il quadro strumenti e lasciarlo acceso per 3 secondi, poi rispegnerlo cosi si disattivano le luci diurne.

Riattivarle:

Per attivare le luci diurne Spostare la leva degli indicatori di direzione e degli abbaglianti contempo raneamente VERSO L'ALTO e ALL'INDIETRO tenendo poi ferma in tale posizione.
accendere il quadro strumenti e lasciarlo acceso per 3 secondi, poi rispegnerlo e si attivano le luci diurne.

APERTURA/CHIUSURA FINESTRINI

l'apertura/chiusura di tutti i 4 finestrini tenendo **premuto il pulsante del vetro guidatore per più di 2 secondi**

. Comodo sia per chiudere se ci si dimentica a motore acceso, oppure come succede a me per aprire leg-

germente tutti i vetri quando si lascia l'auto al sole. Prima lo facevo da telecomando, ma con questo metodo

è molto più comodo. Funziona ma a motore spento però.

Funziona solo quando la portiera del guidatore viene aperta a motore spento, infatti se non la si apre i finestrini
sono ancora funzionanti.

APERTURA PORTE SENZA TELECOMANDO

Se non funziona il telecomando come si aprono le portiere?
Togliere il "copri-serratura" che si trova sulla maniglia lato guidatore.

Togliere il coperchio che non è altro che la parte fissa della maniglia, quella che non si muove quando
apri. Se guardi quel pezzo da sotto vedrai una piccola fessura che serve per inserire la chiave (solo per
fare leva) e rimuovere il pezzo. Sotto trovi il blocchetto serratura dove inserire la chiave per aprire.

FINESTRINI ABBASSANO AUTOMATICAMENTE

Tenendo premuto il pulsante del telecomando per aprire le porte tutti i finestrini si abbassano automatica
mente o si richiudono, finche di tiene premuto il pulsante.. !

BAGAGLIAIO

Per quanto riguarda il bagagliaio, **il tasto centrale del telecomando serve per sbloccarlo** quando devo
solo mettere per esempio la spesa nel bagagliaio o prendere la valigetta. La funzione, serve a richiudere
automaticamente l'auto senza dover utilizzare di nuovo il telecomando, per esempio se ho le mani occupate.
Allo stesso modo, per l'apertura, tenendo premuto il tasto, il portellone si sgancia e basta solo sollevarlo.

Con una sostituzione dei pistoncini, con altri più duri, si otterrebbe facilmente, l'apertura automatica come

nelle berline, quì infatti non lo fanno alzare automaticamente perchè in caso di parcheggio vicino ad un muro,

il portellone andrebbe a sbattere danneggiandosi.
Se dopo la pressione del tasto centrale, non si apre il portellone, la serratura si riblocca automaticamente.

Fate molta attenzione con questa funzione a non appoggiare le chiavi all'interno del bagagliaio,

altrimenti rimarrete inevitabilmente chiusi fuori!

Temperatura olio su CBD ! meglio che temp del acqua.

Il problema di tirare le marce a freddo è che l'olio, non essendo alla temperatura di esercizio, non riesce a

lubrificare a sufficienza col **grosso rischio quindi di rompere qualcosa** o comunque di ridurre la durata a

lungo termine. La temperatura dell'acqua del radiatore è un indicatore approssimativo di quanto il motore

è caldo, mentre con la temperatura dell'olio si ha lo strumento ideale per questa indicazione. **Quando l'olio**

raggiunge grossomodo i 90° è alla temperatura di esercizio. Poi durante l'uso intenso può salire anche a

120° e passa.

scala da 60 a 180 gradi
e a motore "caldo" cioè acqua a 90 gradi può essere che l'olio sia anora sotto i 60 poi dipende dalle condizioni

di guida, dalla temp estera ecc.
lì'olio a regime standard sta sui 100 gradi circa poi se si fan lunghi viaggi o si ha una guida "molto" sportiva arriva

quasi ai 120

Se non hai la temp dell'olio indicata asspetta altri 5 minuti di marcia dopo aver raggiunto i 90 gradi dell'acqua e sei

a regime pure per la temperatura dell'olio....

ANTIFURTO

Ho scoperto che dopo un mese di inutilizzo del"auto, si disattiva l'antifurto per preservare la batteria,

o quantomeno **si disattiva il led rosso lampeggiante.** Per riattivarlo, basta aprire e richiudere l'auto col telecomando.

MY 2010

cambia il MY dalla 21-22 esima settimana di produzione (giugno)

E' possibile in qualche modo capire la versione della propria auto?

dal N° di telaio, il numero alla posizione 10 è il MY.

Nel caso è 0 ovvero MY2010.

Tutte quelle prodotte da 25 maggio in poi sono my2010 cmq controlla il N° di telaio,

il numero alla posizione 10 è il MY. se è 0 o A

Nel caso è A ovvero MY2010.

GOLF 6 RIEPILOGO FUNZIONI

Luci

- Gli **anabbaglianti si accendono se si superano i 140Km/h** per alcuni secondi e si spengono quando si scende
- sotto i 65Km/h
- I fari sono comandati e regolati da centralina (no stress per le lampade all'avviamento del motore)
- Gli anabbaglianti si accendono se vengono attivati i tergi dal sensore pioggia e si spengono se il sensore non
- attiva i tergi per qualche minuto
- **Frenando a fondo a velocità superiore ai 60Km/h le luci di stop lampeggiano più volte in un secondo,** se a causa

- di questa frenata la velocità **scende sotto i 10Km/h si attivano le 4 frecce** e le luci di stop smettono di lampeggiare
- Le luci di parcheggio (lampade di posizione anteriore e posteriore) vengono accese a potenza ridotta rispetto al normale
- A portiere aperte, le luci interne si spengono automaticamente dopo alcuni minuti se le porte non vengono chiuse
- Con le luci di posizione accese, se si apre il portellone del baule si spengono le due luci centrali per poi riaccen
- dersi alla chiusura
- **Le luci diurne possono essere attivate o disattivate manualmente :**spostare la levadegli indicatori di direzione e
- degli abbaglianti contemporaneamente verso il basso e all'indietro (indicatore di direzione sinistro e lampeggio
- fari), tenendo poi ferma in tale posizione accendere il quadro strumenti e lasciarlo acceso per 3 secondi, poi
- rispegnerlo.

Tergicristalli

- Utilizzando gli spruzzini dei tergi si attiva il ricircolo per 30 secondi
- La velocità di intermittenza dei tergi dipende dalla velocità dell'auto (solo se non è installato il sensore pioggia)
- Col tergi in posizione di velocità continua normale o veloce, se si ferma l'auto la velocità el tergi passa al livello
- immediatamente più lento per poi ripristinarsi appena l'auto si muove
- Il tergi, sia anteriore che posteriore, parte un attimo dopo degli spruzzini; quello anteriore parte contempora
- neamente allo spruzzino solo oltre i 120Km/h
- **Il tergicristallo si ferma in una posizione sempre diversa**
- Il tergilunotto si attiva inserendo la retro (solo se è attivo quello anteriore)
- I tergicristalli funzionano solo col cofano motore chiuso

Climatizzatore

- Inserendo la retro si attiva il ricircolo
- Il climatizzatore ha 2 modalità automatiche selezionabili manualmente in base a quante persone a bordo ci sono
- (1-2 persone = AUTO Low; 3-5 persone = AUTO High)
- La funzione di spannamento del parabrezza attiva anche il compressore del clima se la temperatura esterna
- è sopra 1 grado

- **Lo sbrinatore del lunotto si disattiva da solo dopo 10 minuti**
- Il ricircolo automatico si disattiva a temperatura inferiore ai 4 gradi per evitare l'appannamento dei vetri
- Il ricircolo si attiva automaticamente per qualche minuto quando la temperatura esterna è superiore ai
- 25 gradi e quella interna molto superiore a quella esterna (solo con compressore del clima acceso)

Il confort è importante, ma si può esagerare. Per esempio, raffreddare l'abitacolo a 18° quando la temperatura

esterna è di 30° comporta un grosso lavoro da parte del condizionatore aumentando di conseguenza i consumi,

a prescindere dal fatto che impostando una temperatura interna molto inferiore a quella esterna comporta il rischio

per i passeggeri di prendersi un raffreddore. Detto questo, una temperatura interna gradevole aiuta a migliorare la

concentrazione del conducente quindi la sicurezza. Ma ricordare che anche quando il condizionatore mantiene la

temperatura interna già raggiunta, specialmente a bassa velocità, il consumo può aumentare fino a 2 l/100Km in più

. Anche gli altri dispositivi come il riscaldamento dei sedili, il telefono o il lunotto termico incrementano il consumo di

carburante dato che l'energia che utilizzano viene erogata dalla batteria ed il consumo di quest'ultima viene ripristinato

dal motore tramite l'alternatore.

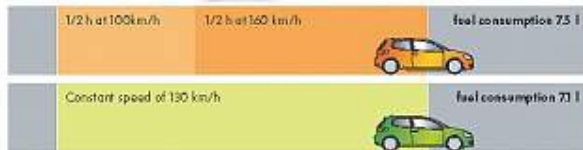
Consigli:

- aerare l'abitacolo prima di salire, quindi lasciare i finestrini aperti per un attimo prima di attivare il condizionatore
- utilizzare il ricircolo insieme al condizionatore per raffreddare solo l'aria dell'abitacolo e non l'aria proveniente dall'esterno

Ricordarsi di spegnere il controllo automatico del climatizzatore nelle stagioni più fredde dell'anno altrimenti il compressore

rimane inutilmente attivo. In queste situazioni la soluzione più efficiente per quanto riguarda i consumi è quella di attivare la

funzione di normale ventilazione senza compressore attivo.

Consumi degli accessori:
Ventilazione interna al minimo = 0,08 l/100Km
Ventilazione interna media = 0,36 l/100Km
Ventilazione interna al massimo = 0,51 l/100Km
Lunotto termico = 0,30 l/100Km
Specchietti esterni riscaldati = 0,04 l/100Km

Interni

- Sono presenti le tasche porte posteriori
- La cintura del passeggero e quelle laterali posteriori hanno un ripiegamento del tessuto per evitare che sbatta
- sul montante quanto non è utilizzata
- Tutti i pulsanti degli alzavetri su tutte le porte hanno la funzione di salita/discesa automatica
- **Le luci degli specchietti parasole** si accendono quando l'aletta parasole è verticale ma si spengono se l'aletta
- viene piegata tutta contro il parabrezza (solo con sportello dello specchio aperto)
- **Dopo aver estratto la chiave dal quadro (quindi a motore spento) e aperto la portiera del guidatore, tenendo**
- **premuto il pulsante relativo all'alzavetro del guidatore per oltre 2 secondi vengono aperti o chiusi tutti i 4 finestrini**
- Il pulsante per resettare il sensore pneumatici, per chi l'ha ordinato all'acquisto, è stato spostato dalla fila
- di pulsanti dietro la leva del cambio al cassetto portaoggetti vicino all'interruttore per disattivare l'airbag passeggero

Baule

- Pesetti antirumore sui fili che alzano la cappelliera
- **Gancio per tenere sospeso aperto il fondo del baule** quando si accede al ruotino
- **4 ganci appendi borsine** sui 4 angoli del baule

Radio

- Il volume della radio che si regola in base alla velocità dell'auto (la variazione di volume è regolabile o disattivabile
- completamente)
- **L'illuminazione della radio si adatta alla luce dell'ambiente tramite un sensore di illuminazione**
- Con chiave inserita ma quadro spento, **l'autoradio si spegne da sola dopo 10 minuti** dall'ultimo intervento manuale
- (o dallo spegnimento del quadro)

- **Tenendo premuto il pulsante SETUP (sicuramente su RCD510, da verificare sulle altre) per più di 2 secondi,**
- **si apre un menu dove si può vedere la potenza in db del segnale radio ricevuto dall'antenna AM o FM**

Carrozzeria

- Supporto pneumatico cofano motore

Specchietti

- Specchietto destro con funzione cordolo (si abbassa inserendo la retro) e posizione memorizzata legata alla
- chiave di apertura utilizzata (disabbivabile da CdB)
- Lo specchietto interno schermato si disattiva se si accendono le luci della plafoniera
- Lo specchietto interno schermato si disattiva se si inserisce la retro
- Gli specchietti esterni possono essere regolati contemporaneamente (disabbivabile da CdB)
- **Lo sbrinatore degli specchietti lavora alla massima potenza per i primi 2 minuti,** dopo viene regolato automat
- icamente in base alla temperatura esterna

Serrature

- Se la porta conducente è aperta non si può chiudere l'auto col telecomando
- **Se si apre l'auto col telecomando e non si apre nessuna portiera, dopo 30 secondi** le serrature si richiudono
- automaticamente
- Aprendo col telecomando si può aprire solo la porta guidatore alla prima pressione del tasto e tutte le altre
- alla seconda pressione del tasto (**disabbivabile da CdB)**

Freni

- **Quando piove, le pastiglie dei freni vengono leggermente avvicinate ai dischi** in modo da creare calore tramite
- attrito e rimanere asciutte per frenare più prontamente

Computer di Bordo

- **Si può visualizzare la temperatura dell'olio** (solo da MY10)
- **Viene segnalata anche l'apertura del cofano motore oltre alle porte e al baule**

N.B. alcune funzioni potrebbero NON essere attive nel vs modello !

Nel cdb normale le funzioni sono:

- temperatura esterna

- durata del viaggio in ore/minuti *

- consumo istantaneo in l/100km

- consumo medio in l/100km *

- contachilometri parziale *

- velocità media *

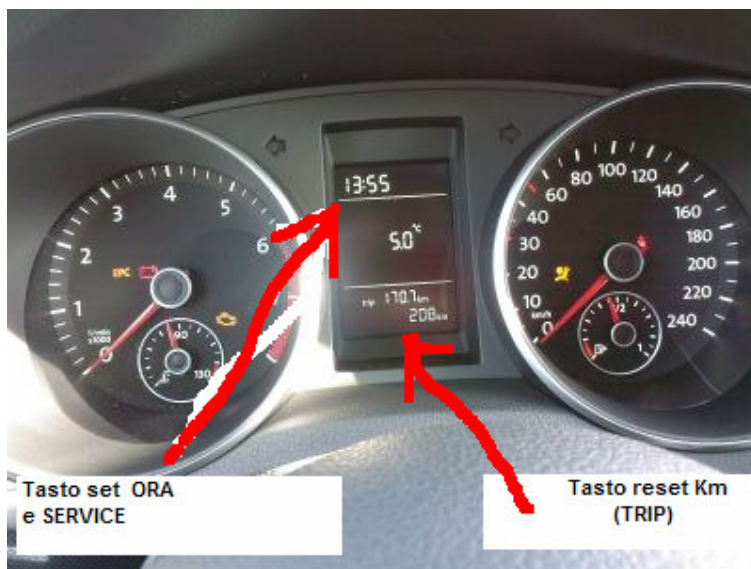
- tachimetro digitale

- segnalatore sonoro per superamento velocità

Le funzioni si scorrono coi tasti sull'estremità della leva del tergicristallo (leva destra), mentre per quelle segnate con **l'asterisco (*)** c'è la possibilità di visualizzare due parzializzatori, premendo il pulsante che si trova sulla faccia inferiore della leva (compare sopra al dato un numerino 1 o 2 a seconda del parzializzatore):

il primo (indicato col numero 1) si azzera quando il motore resta spento per un certo tempo.

il secondo (numero 2) si azzera solo tenendo premuto per un paio di secondi il tasto sotto la leva (lo stesso di prima).

Azzero il parzializzatore 2 ogni volta che mi si accende la spia della riserva, così ho il valore del consumo medio e dei km effettuati per ogni rifornimento, mentre il parzializzatore 1 lo utilizzo per i singoli viaggi.

Posizione 2 Tastini

Premendo invece il **tastino rettangolare** che c'è sotto al tachimetro si azzera il contachilometri parziale (quello a fianco della scritta "trip") e che scompare attivando il regolatore di velocità.

Altre funzioni:
- premendo il **tastino rettangolare** sotto al contagiri si può regolare l'**orologio** (tramite i tasti del cdb, quelli sulla leva dei tergicristalli), cambiare l'unità di misura da miglia a km e vedere quanti km mancano al tagliando.

La memoria 1 si resetta quando l'auto sta ferma più di due ore.

DIFETTI E PROBLEMI :

RICHIAMO ALZA VETRI

Lato destro del passeggero andato gira a vuoto e il vetro scende da solo!

Giusto per verificare se è tutto l'alzavetro oppure è solo il perno di aggancio tra alzavetro e vetro.

Sentire un rumore sinistro poi il vetro non è più salito e l'alzavetro girava a vuoto.

Dicono in officina VW che la corda di ferro scavalca perchè **una puleggina è stata rivettata male** hanno gia comunicato in fabbrica il problema !

Ecco il documento ufficiale del richiamo vw :

"AZIONE 57C8
Supporto aggregati porta anteriore "

viene descritto il problema, dovuto ad "una rivettatura insufficiente dei perni cuscinetto per rulli di rinvio", che puo' portare ad una "**totale avaria dell'alzacristallo interessato".**

E viene quindi consigliato di portare al piu' presto l'auto presso un'officina autorizzata.

ALZACRISTALLO CON TELECOMANDO

"Chiudere il vetro tenendo premuto il tasto e mantienilo premuto dopo la chiusura per altri 4/5 secondi"

Sicuramente non hai l'automatico in salita memorizzato, quindi a vetro aperto alzalo tutto e continua a tenere premuto il tasto per altri 4 secondi, fai la stessa cosa per tutti i vetri.
La vettura oltre che la chiusura a anche l'apertura dei vetri da telecomando, tenendo premuto per piu di 3 secondi il tasto di apertura del radiocomando, naturalmente anche l'apertura necessita di memorizazzione per ogni vetro che si fa alla stessa maniera ma nel senso inverso, quindi a vetro chiuso abbassalo tutto e tieni premuto il tasto dopo la fine corsa per altri 4-5 secondi, questa procedura si fa ogni volta che viene staccata la batteria del veicolo.

Ti assicuro che i cristalli si alzano e abbassano in automatico ad un lieve tocco del pulsante posizionato sulla portiera. Quindi non credo sia un problema di memorizzazione...non ho mai staccato la batteria. Sul cdb ho messo il segno di spunta sulla funzione "alzacristalli" (dal menù comfort), ma l'esito è stato negativo

Non è una funzione dell' antifurto e della macchina, tenendo premuto il tasto di chiusura si alzano mentre con quello di apertura si abbassono, naturalmente ci deve essere attivata la funzione confort dal menu dell' auto.

Se ho capito bene,l'allarme non centra niente comunque tenendo premuto per 3 secondi il tasto di chiusura/apertura i vetri si alzano/abbassano.
è una funzione comodissima cosi quando scendi dalla macchina non hai bisogno di chiudere tutti i vetri dall'interno,ti basterà premere un solo tasto,idem per quando devi entrare e magari fa caldissimo...

Io avevo il tuo stesso problema ma lo ho risolto impostando la funzione sul cdb...sembra strano che nn ti funzioni nonostante tu lo abbia impostato!Cmq prova ad inserire la chiave nella portiera e tienila girata x almeno 3/5 secondi se c'e' la funzione inserita si dovrebbero abbassare i finestrini!

State facendo un pò di confusione!

Il discorso dei 3 secondi, è solo per memorizzare il punto di chiusura del finestrino ed attivare la chiusura automatica al tocco del tasto interno del finestrino.
Un'altro discorso è invece la funzione di apertura e chiusura finestrini tramite telecomando.
Può succedere che lasciando l'auto al sole, abbiate bisogno di arieggiare l'abitacolo, in questo caso, basta premere il tasto di apertura sul telecomando e tenerlo premuto finchè i finestrini si saranno abbassati.
Lo stesso vale per la chiusura, se alla chiusura dell'auto, abbiamo uno o più finestrini aperti, basta chiudere l'auto con il telecomando, tenendo premuto il tasto fino alla completa chiusura dei finestrini.

per l'alza cristallo forse va **resettata la funzione confort:**

tira su il vetro tirando il pulsante. anche quando il vetro e' completamente salito, continua a tenerlo tirato per una 20 ina di secondi.....vedrai che dopo funziona..

SCRICCHILIO PORTIERA

oggi il Service VW ha sentenziato che il rumore proviene dal blocchetto della serratura portiera.

L'accettatore mi è sembrato molto sicuro, come se si fosse documentato precedentemente alla mia visita (avevo telefonato qualche giorno fa),e mi ha comunicato, dopo averla provata, che risolto il problema del blocchetto serratura il rumore cesserà!

E se fossero le viti delle cerniere a fare il rumore?...Suggerimento da un ex capo officina Vw che ha visto che il rumore che gli ho fatto presente, tipo un schiok... potrebbe essere dovuto **alle viti delle cerniere delle porte anteriori e posteriori da sostituire,** (infatti per alcune golf 6 c'è questo tipo di problema).

PROVA: prendere il nastro telato tagliare un pezzo e arrotolatelo sulle cerniere dello sportello a mo'di guarnizione richiudete lo sportello e andate a fare un giro di prova costo tot dell'operazione 3 euro per il grasso di vasellina 5 euro nastro telato tutto questo dipende dalle portiere e non dalle plastiche interne ciao a presto.

Ecco la foto dell'occhiello. **Portandolo verso l'interno aumenta il tiro della porta** contro le guarnizioni e viceversa. In senso verticale va tenuto possibilmente nella mezzeria del meccanismo di aggancio. Come già consigliato segnatevi la posizione iniziale e procedete millimetricamente per esempio allentando appena le due viti e poi dando un paio colpetti per muovere l'occhiello. **Non svitate completamente le viti!**

Occhiello porta

Regolato la **posizione dell'occhiello** lato guida **allentando le due viti tipo torx** e rimosso così il nastro dallo stesso. Da notare che una delle 2 viti non era un granchè stretta a dovere... ora la porta preme un filo di più in chiusura e naturalmente il fatidico scricchiolio non è piu' comparso. Consiglio a chi lamenta lo scricchiolio di provare a registrare o farsi registrare la posizione dell'occhiello. In fondo è una cosa davvero semplice a patto però di segnare innanzitutto la posizione originale dell'occhiello aiutandosi con un pennarello fine. Basta effettuare regolazioni procedendo di milimetro in millimetro e naturalmente tra una regolazione e l'altra farsi un giro con l'auto per notare se sparisce.

Scricchiolio sulla portiera destra.

L'ho provata a smontare e mancava un supporto di quelli che tengono su la porta con una **specie di molla in plastica.**

Messo su uno costo meno di 50 cent **e piu' nessun scricchiolio !**

In catena di montaggio avranno dimenticato di mettere il pezzo. D'altronde chissa quante porte montera' quell'operaio.

Molla mancante

Il Capo Officina dice che a Verona gli hanno già dato direttive su come procedere, dicono che il **pezzo di plastica in questione è incollato tramite nastri biadesivi specifici** e che probabilmente questo non ha attaccato bene, mi ha detto che togliendo il pezzo e mettendo di nuovo un altra pellicola il problema si risolve. mi ha detto che è roba di poche ore.

Sembrerebbe risolto il problema, grazie ad una **speciale pellicola da applicare sotto il montante della porta sx**, il rumore sembra scomparso...

E' un rumore come se si stessero assestando le plastiche dei montanti degli sportelli. Non dipende dalle sospensioni, anche perchè almeno il mio scricchiolio è palese che si senta della plastiche esterne (color nero) delle portiere, di più dal lato guidatore ma anche da lato passeggero.

Sembra che le **plastiche nere dei montanti delle porte soprattutto con i primi caldi** tendono a "schiantare" scricchiolando.... e infatti lo fa' molto di piu' quando auto sta per più tempo al sole!

il clack che si sente sui dossi o su certe sconnessioni proviene dalle plastiche lel montante cetrale. la pastica nerain basso sbatte su quella beige in alto... non ancora risolto...

CONFERMATO

Sono le plastiche! era montata un po'male **il**pannello porta posteriore sinistro, è una sciocchezza!

Nel mio caso in fattura del officina VW, mi ritrovo la voce:

- smontaggio e rimontaggio pannello porta.
- smontaggio rimontaggio montante.

Cosa han fatto di preciso non si sa', ma i rumori sono spariti !

scrock in apertura e chiusura tra i 18 e 20 gradi

scricchili dal cristallo a livello el montante sopra i 20... non è dovuto alla scricchiolnte plastica rigida sui montanti, **ma allo scatolato** (dove ono montati staffa reggi cristallo e carrucole) **dell'alzacristalli** che è difettoso... provate a premere il vetro verso l'esterno e non fa più rumore... idem se a si apre appena appena il cristallo... il conce dice che c'è un richiamo interno (negato dall'autogerma che ho contattato) ma il pezzo funzionante non è ancora disponibile...

le vibrazioni ai finestrini

Sno dovute alla plastichetta che copre il montante centrale (solo porte anteriori).basta metter uno spessore tra lamiera e plastica e il conce non te lo fa...

STRANO TAC

Dovuto a una plastica che fa' da basculante !

il tac che senteè una plastica basculante dietro il saliscendi dell'attacco della cintura che sbatte sul saliscendi... se tu , in corsa, tieni premute le due plastiche che ci sono sul montante, a livello delle giuntura tra le due, il tac sparisce... il problema è lì... o è sta plastica basculante o le altre due che cozzano...

ho provato a smontare il pannello (interno) superiore del montante e quello che credevo una protezione bscilante è il **saliscendi... ha feltro ai lati per impedire che faccia rumore e un felto per impedire che sbatta ulla plastica del montante**... solo un piccolo spazio in basso non è protetto... che sbatta lì? oppure è la clip che trattiene la plastica alla carrozzeria che mi pare un po' ballerina? attenzione questo rumore può essere percepito come proveniente dalla portiera...

se si mette uno spessore sul coprimontate (esterno) sparisce pure il rumore che vierne dalla portiera perchèil vetro non traballa più...

finestrino fa toc in chiusura

è da cambiare lo **scatolato dell'alzacristallo**, che fa sentire tocall'interno della portiera e traballare ancordippiù il vetro... se vi hanno sostituito questo componente prima di fine agosto, il componente nuovo è ancora difettoso e va ricambiato...

clack all'apertura chiusura del finestrino

è dovuto allo **scatolato con carrucole che ingloba la staffa che regge il finestrino**. lo stesso pezzo fa impazzire la sicurezza antischiacciamento. è oggetto di richiamo e sostituzione su entrambe le porte anteriori delle versioni 5 porte.

FINESTRINO RUMOROSO

1.) Se senti dei tac quando mandi su e giù il vetro il problema è il **motorino degli alzavetri,** ho avuto anche io
lo stesso problema e me l'hanno sostituito in garanzia ovviamente.

2.) Cambiato in **blocco alzavetro e motorino** e niente più rumori vari.
devo azionare spesso il vetro dx per vedere se col tempo fa lo stesso difetto lo cambiano in garanzia.

3.) Tutti i rumori e scricchiolii vari, di difficile individuazione sulla provegnienza erano causati nel mio caso, **dal telaio porta vetro** (finestrino sx) che, sulla mia auto è di costruzione (a detta del meccanico) made in Taiwan o giù di li ...... !

Non si può riparare e di conseguenza **hanno sotituito tutto in blocco, compreso il motorino alzavetro,** che se non era in garanzia sarebbe stata una bella botta di spesa.

Mi hanno consigliato di azionare spesso, anche quello lato passeggero, visto che l'auto è in garanzia, anche se al momento non presenta alcun che di problema, " ma, visto che, dettomi tra i denti, si stà verificando con molte altre golf 6 " e meglio azionarlo spesso così da verificare se anch'esso col tempo e usandolo non si verifichino gli stessi problemi in tanto che è ancora in garanzia.

Ora, dopo la sostituzione è tutto ok!

Niente più rumori strani, da non capire da dove venivono, facendo mille ipotesi di cosa potesse essere, per poi scoprire che il tutto era causato da guide difettose, il concessionario è stato velocissimo ad individuare il perchè............ direi problema risolto con successo !!

ho ricevuto oggi una lettera da VW con oggetto:

AZIONE 57C8
Supporto aggregati porta anteriore

viene descritto il problema, dovuto ad "una rivettatura insufficiente dei perni cuscinetto per rulli di rinvio", che puo' portare ad una "totale avaria dell'alzacristallo interessato". Mi viene quindi consigliato di portare al piu' presto l'auto presso un'officina autorizzata.

Ho ritirato la mia Golf il 3 Dicembre 2008, quindi e' una delle primissime.
Al momento nessun problema, solo qualche saltuario rumore in discesa dei vetri.

TERGI

Per alzarli nella **posizione di "manutenzione"** se non lo avete trovato, la procedura è questa:

1) Macchina spenta
2) Giri la chiave fino all'accensione di tutte le "Spie" senza mettere in moto.
3) Giri la chiave come se dovessi spegnere l'auto, senza sfilarla
4) Abbassi la leve dei tergi verso il basso..

Se tutto ciò è stato fatto nella corretta sequenza dovresti trovarte i tergi che si spostano... nella posizione di Manutenzione

per riposizionarli una volta accesa l'auto, abbassi dinuovo la leva dei tergi..

In ogni caso ritornando al problema del posizionamento, me ne sono accorto dopo 1 mese.. e comunque ho sentito in giro, dovrebbe essere normale questo movimento di cui parlo.. e serve **per non far rovinare la gommina dei tergi !**

CLACKSON

Che suona con leggerissimo ritardo ! **a volte pericoloso !!!**

VOLANTE e comandi al volante della radio.

Quando si accendono le luci, in qualsiasi posizione, si accende anche l'illuminazione dei comandini della radio sul volante e **inzia un fastidioso rumore elettrico...un buz continuo**. Il difetto lo fanno i comandi della radio e non quelli del CDB (situati a destra sul volante).

Anomalia Freni e Spia

Si è accesa la **spia dell'impianto frenante** per intenderci quella del freno a mano si è messa a suonare e a lampaggiare...poi dopo poco sparisce,il liquido dei freni ce,non ci sono perdite!

La spia dei freni lampeggiante e anche quella dell'ABS!

NEWS: controllato la macchina con il **VAS, allora ha fatto tutta la diagnosi e risultava che c'era la pressione dell'impianto frenante inferiore a quella normale,**allora il meccanico ha letto sul VAS il da farsi e ha acceso la macchina tenuta a 3000giri e ha rifatto la diagnosi non ci sono problemi...vado via e si riaccende la spia per i soliti 2min!!!

Quando si collega il vas dell'officina o il vag che possiamo trovare noi, se ci son problemi come nel tuo caso li segnala al 100% in quanto rimangono memorizzati in un apposita centralina.

Si è riaccesa la spia dei freni lampeggiante,ho notato che se spengo l'auto e poi la riaccendo si accende anche quella dell'ABS e poi appena parto quella dell'ABS sparisce subito,mentre quella dei freni rimane per altro tempo,poi sparisce pure lei!!!a nessuno è capitato qualcosa di simile su golf V e VI?

NEWS: è stato sostituito il **sensore di DEPRESSIONE** dell'impianto frenante,era il guasto che rivelava il VAS ritirata ieri la macchina oggi la prendo e zac mi si accenda sta spia dei freni lampaggiante con il sonoro...che può essere?ho le scatole piene sono stato ben 5 volte in officina e la macchina pure 3 giorni,ma non hanno risolto nulla!la spia mi si accende a caso,poi se spengo l'auto e giro la chiave compare quella dell'ABS ma appena parto sparisce e rimane solo quella dl freno a mano lampeggiante per 30 secondi e poi sparisce pure quella,qualcuno può sapere di che si tratta?

il VAS non segnala nulla !

NEWS: la fabbrica ha detto di fare delle prove sul servofreno e vedere se perdeva pressione,beh hanno fatto questo test ed il meccanico ha riscontrato una perdita in fase di spegnimento dell'auto.In VW in germania hanno risposto di non cambiare il servofreno perchè costa troppo!!ma che risposta è?se la macchina non aveva la garanzia ed il pezzo lo pagavo io in 2 giorni risolvevano! SERIETA'?

Allora la fabbrica ha voluto i dati del servofreno a macchina fredda e poi a macchina calda,ha detto di sostituire il servofreno...mah...ma c'entra qualcosa il servofreno con la spia dei freni lampeggiante?

Hanno cambiato l'intero servofreno era quello che dava problemi,gli aggiornamenti centralina per la falsa accensione di spie sono una cavolta,infatti erano già usciti per il 122cv dsg che usciva nel CDB mancato funzionamento servofreno,**loro vogliono mettere a tacere quella voce del CDB e le spie sennò gli costerebbe troppo cambiare tutti i servofreni difettati!!!!**comunque macchina ferma 1mese e mezzo!

AggiornamentoVOLKSWAGEN

mi è stato fatto un aggiornamento alla centralina motore uscito 11/01/2010

che risolve il problema"**MANCATO FUNZIONAMENTO SERVOFRENO"**

e l'accensione immotivata"**GUASTO ESP**".

altro difetto simile:

La mia auto non ha assolutamente niente,ha solo un problema di software,cioè la **spia dei freni** si accende ogni 40km e dice che nell'impianto frenante ci sono **+ 90millibar** al posto di -500millibar. matematicamente è impossibile perchè a +90millibar non riuscirei nemmeno a schiacciare il pedale del freno da quanto è duro,quindi ora stiamo aspettando una soluzione dai geni VW di wolfsbrung! mi hanno dato un'altra golf fino a quando non risolvono la questione tutto a loro spese,benzina compresa ora vediamo un po!!!

Spia dei freni lampeggiante

Allora la fabbrica ha voluto i dati del servofreno a macchina fredda e poi a macchina calda,ha detto di sostituire il servofreno...mah...ma centra qualcosa il servofreno con la **spia dei freni lampeggiante?**

Hanno cambiato l'intero servofreno era quello che dava problemi,gli aggiornamenti centralina per la falsa accensione di spie sono una cavolta,infatti erano già usciti per il 122cv dsg che usciva nel CDB mancato funzionamento servofreno,loro vogliono mettere a tacere quella voce del CDBe le spie **sennò gli costerebbe troppo cambiare tutti i servofreni difettati!!!!**

comunque macchina ferma 1mese e mezzo!

La metteranno a tacere perchè non sarà un problema di servofreno ma di sensore che probabilmente interviene prima ancora che lo stesso sia a regime, altrimenti se ci fosse un vero problema di sicurezza al servofreno lo cambiano eccome se lo cambiano.

Anch'io ho un problema simile. Auto comprata ad agosto, km 6500.
Qualche giorno fa', ripartendo dopo una breve sosta ho sentito un forte rumore metallico, come di qualcosa impigliato tra le ruote, o come se la marmitta fosse caduta e toccasse terra. mi sono subito fermato, ho guardato sotto l'auto e dentro le ruote, ma era tutto ok. Ripartendo lentamente, in marca avanti o indietro, il rumore persisteva, dopo 8-9 tentativi (2 metri avanti + freno + 2 metri dientro + freno), il rumore è cessato e ci ho camminato normalmente per 3 giorni. Questa mattina, giro la chiave nel quadro e sento dei beep, lampeggiano la spia del freno a mano ed i pulsanti sul volante e sul cdb appare la scritta "**GUASTO FRENI OFFICINA".**

Non ho provato a mettere in moto, chiamo in conce e mi dicono di portargliela col carro attrezzi!

altro difetto simile:

La mia auto non ha assolutamente niente,ha solo un problema di software,cioè la **spia dei freni** si accende ogni 40km e dice che nell'impianto frenante ci sono **+ 90millibar** al posto di -500millibar. matematicamente è impossibile perchè a +90millibar non riuscirei nemmeno a schiacciare il pedale del freno da quanto è duro,quindi ora stiamo aspettando una soluzione dai geni VW di wolfsbrung! mi hanno dato un'altra golf fino a quando non risolvono la questione tutto a loro spese,benzina compresa ora vediamo un po!!!

A me mi successe un paio di volte con la serie V la Golf ha un carter che avvolge i dischi dei freni per proteggere i sensori a volte puo capitare che un sassolino si infili fra disco e carter facendo un rumore assordante come se si stesse spaccando qualcosa poi all'improvviso tutto cessa di botto quando il **sasso esce, puo darsi che abbia urtato un sensore dell'ABS** e da li la segnalazione.

Aggiornamento mi è stato fatto un aggiornamento alla centralina motore uscito **11/01/2010** che risolve il problema"**MANCATO FUNZIONAMENTO SERVOFRENO**" e l'accensione immotivata "**GUASTO ESP"**

Tira a destra !

Ciò detto le possibili cause perche’ la GOLF 6 tira a destra sono:

1) convergenza
2) cerchi
3) ruote
4) problemi strutturali - meccanici
5) una scelta del costruttore

Tra queste, essendo andato fino ad ora ben 2 volte in assistenza in garanzia per il medesimo problema posso dire che il problema non è dovuto ai punti 1,2 e 3.
Aggiungo che il punto 5 mi sembra improbabile e poco realistico. Va bene la sicurezza ma la macchina non deve andare nè a destra nè a sinistra. Deve andare dritta, che diamine!

In genere se tende a dx è perchè le ss hanno la sezione ad arco (deflusso delle acque).
Ma in autostrada questo non deve succedere.Va bene una leggerissima tendenza, me se si

lascia il volante e dopo un attimo devi correggere, qualcosa non va.
Io ho fatto la prova molte volte; passano circa 20 secondi prima che la macchina inizi ad oltrepassare la striscia bianca che delimita la corsia.
A volte lo fa verso dx, a volte verso sx.
Credo dipenda dalla distribuzione del carico (nel mio caso).

Per esperienza personale posso dire anche io che non è normale che la macchina tenda in maniera accentuata a destra.Personalmente la mia Golf VI va dritta come un treno quindi già qusto è qualcosa.Prima possedevo una Polo del 2000 e per qualche anno mondando delle goodyear f1 gs3 (gomme oscene) avevo l'auto che come lasciavo il volante andava drasticamente a destra.Purtroppo anche se inizialmente titubante ho dovuto dare ragione al mio gommista,la colpa era delle gomme.Sostituite con delle michelin pilot exalto e la macchina era sui binari.Sicuramente nel vostro caso non possono essere i pneumatici in quanto nuovi e non hanno il disegno a freccia comunque se la cosa è troppo marcata non è normale!

Io proverei prima da un gommista per togliersi qualsaisi dubbio. Io con la mia touran avevo lo stesso problema, ma nel mio caso tirava a sinistra ma di brutto e nel fare il tagliando dei 30.000km chiesi di verificare. Al ritiro il meccanico: 'tutto ok. sistemata', la provai e non nulla era cambiato, andai dal gommista che mi rifece la convergenza e tutto andò OK !

vai da un gommista e ti fai fare 2 stampe della convergenza, poi vai dal concessionario e gli fai fare la stessa analisi sui rulli da loro, in tua presenza, poi confronti i dati e vi fate un giro, mentre guidate fai due chiacchiere per trovare la soluzione più adeguata a TE e non a LORO.

Allora mi hanno chiamato. La macchina è pronta. Al terzo tentativo si sono finalmente accorti che c'era un problema di campanatura sulla ruota destra posteriore, che andava ad inficiare la corretta regolazione della convergenza. (Parole loro..)

... La campanatura non fa andare una macchina a destra o sinistra. Può essere solo un problema di convergenza o incidenza

Vi comunico che dopo il terzo intervento la macchina va sempre a destra, e in più mi hanno perso (o fottuto) la chiavetta per togliere i copribulloni e un copribullone.

NO COMMENT.

Se qualcuno ha lo stesso problema, la faccia sapere. Anche il mo venditore ha la macchina che deriva a destra. Temo che alcune siano uscite così.

Ovviamente a questo punto:
1 perizia da gommista "esterno"
2 lettera dell'avvocato a VW Italia, Germania, e in lettura a Officina e Media del settore.

ORA BASTA!!!

Da questa orribile esperienza ho capito alcune cose che vorrei con voi (che siete stati così pazienti) condividere:

1) se avete problemi di gomme NON andate mai dal conce, anche se siete in garanzia. (per una scemenza oggi mi ritrovo le gomme smontate non so quante volte e 2 cerchi su 4 graffiati). In ogni caso il problema non lo risolveranno.

2) i Service dei Conce NON sanno o NON vogliono ascoltare. Per questo motivo più siete distaccati, seri e intimidatori nei loro confronti e meglio sarà per voi. (io alla fine ho dovuto

pagare di tasca mia, e nemmeno gli dirò nulla, dovessero avere da ridire sulla garanzia. In pratica sembrerà che hanno risolto loro il problema...)

3) Se non vi sono reali problemi strutturali è inutile andare. Nella migliore delle ipotesi vi troverete graffi e ricordi vari a fronte di un problema magari persistente.

4) i collaudatori hanno l'attitudine a NON vedere i problemi. Io ci ho messo 45 min ha far costatare la deriva a destra, dopo che per 3 volte l'avevano vista e rivista.

Arrabbiarsi non serve, non ne caverete un ragno dal buco. Poi, se avete soldi e tempo da perdere allora si possono secegliere altre vie. Io francamente non ho nè i primi e tantio meno il secondo.

Scusa ma alla fine il problema lo ha risolto invertendo l'anteriore dx col posteriore dx ??.

Io andrei dal conce con la fattura del gommista, me la farei rimborsare e facendogli notare che ora la macchina va dritta, come dovrebbe fare una macchina , e gli farei altresi notare che nella loro incompetenza ti hanno rovinato i cerchioni (e che dovrebbero sostituirterli) e fatto perdere un sacco di tempo. Cmq almeno un problema è risolto !

Anche a me lo faceva...
per evitare attese inutili, vai e vieni per il concessionario, sono andato direttamente dal gommista.
Risultato, rifatta la convergenza.
Una ruota era più aperta dell'altra, e questo faceva si che il volante dovesse restare storto (verso sx) per andare dritti, e "tirava la macchina a dx se si lasciava il volante. Risolto con 40 euro e 20 minuti di tempo.

comunque do un consiglio, come dissi prima ora confermato anche da altri

vai a fare la convergenza, se no rischi di buttar via una gomma nel giro di poche migliaia di km, si consumerebbe esageratamente una è dritta l'altra va a dx immaginati quanto sforza

ovviamente fatti dare un documento che attesti i lavori fatti, e poi lo porti in conce e ti fai risarcire in quanto vizio di fabbrica mi raccomando non pagare nulla te

Se una GOMMA e'dritta e l'altra è aperta comunque la macchina va dritta ma ti trovi il volante leggermente basso a sinistra. Naturalmente sempre se sei in tolleranza

mi metto d'accordo con la Michelin per fare una perizia sulle gomme. Loro, a differenza della VW Italia (Conce) non hanno battuto ciglio. Poi si vedrà In ogni modo una prova sono riuscito a farla. Ho fatto montare da un amico 2 gomme usate al posto delle anteriori e il problema praticamente si è risolto. Restava un minimo di tolleranza, ma dovuta più che altro alla strada.

ritirata macchina dopo perizia ufficiale della Michelin. Il problema non sono le gomme, nè lo sterzo. Sono state provate ALTRE gomme, con ALTRI cerchi. Il problema rimaneva inalterato.

Stabilito ciò il problema è nella vettura. E' stato inoltre accertato il fatto che per quanto riguarda la campanatura, la regolazione del fusello braccio oscillante (la coppia di serraggio) non era perfettamente bilanciata, sul lato destro (quello che tira). Con una piccola modifica nella regolazione la situazione sembrerebbe ora cambiata.

Questo per dire: potrebbero (è un'ipotesi) essere uscite delle golf 6 con una errata campanatura, il che causa una leggera deriva a destra. Da che mi risulti oggi la VW rifiuta questo tipo di problema, dicendo che la deriva è causata dalla strada. Chiubque riesca a ottenere i dati ufficiali di esplosione relativi alle regolazioni del fusello braccio oscillante con particolare riferimento al coppia di serraggio sia sinsitra che destra, darebbe un grosso aiuto a darne notizia. Potremmo così verificare se la vettura (o le vetture) che derivano a destra rispettano o no tali parametri.

NON SONO LE GOMME !!!

Avendo anche io il problema della deriva a destra ho portato la macchina da un gommista che ha fatto tutte le prove del caso (convergenza, campanatura, inversione di tutte le ruote ecc.) ma il problema è rimasto.

cmq io sulla mia attuale auto ho SEMPRE avuto il discorso che mi tira a destra... in 3-400 metri se lascio sono nella corsia accanto.
fatto equilibratura convergenza cambio gomme ecc ecc.. niente di niente. mai risolto. mi sono abituato a tenere lo sterzo storto

Non mi spiego una cosa, se non sono le ruote, non è la bilanciatura, non è la convergenza nè la campanatura e nemmeno gli ammortizzatori, allora mi sorge il dubbio che le nostre siano uscite difettose e leggermente storte.
O possono esserci altri fattori a far andare le nostre golf a dx (e poi tutte a dx manco una che tira a sx...mah!!!)

Stesso problema quando l'ho ritirata!!! dopo 2 convergenze nel giro di 3 ore sono riusciti a sistemarla!!!! ora è perfetta!!!!

A me, solo convergenza x 2 volte mi hanno detto che lo sterzo era decentrato!!!

Io sinceramente ho notatato la deriva a destra su tutte le auto che ho guidato, anche subito dopo aver fatto la convergenza. E' stato il gommista a spiegarmi quello che scrivevo prima...e in effetti mi pare logico: Se un'auto con la convergenza perfetta su una strada perfettamente piana va dritta, su una strada con una pendenza verso destra è normale che poco o tanto se ne vada a destra. Questa è fisica, non è un'opinione, la forza di gravità ha le sue regole. Comunque sto parlando di una leggera deriva, se l'auto se ne va a destra come un siluro allora è normale che c'è un problema...

cosa dice vw italia:

alla vw italia ti rispondono (come a me) che l'assistenza non è di loro competenza e che se il concessionario ha detto che rientra nei parametri per loro la macchina non è difettosa...
io ho la corona dello sterzo girata a sx... portata più volte dal conce... la prima volta hanno raddrizzato la corona e l'alto tirava a sx... le altre tirava dritta ma con corona a sx... mi hanno detto che non ci possono fare niente... colpa del servo elettrico e della mancaza del millerighe... la spiegazione tecnica fa acqua perchè il motore del servo è indipendente dal pignone del piantone (tipo alfa milano) e quindi regolabili separatamente...

il concessionario fa finta di niente o non sa metterci mano e l'autogerma se ne lava le mani...

FRENATA PESANTE

Già ho notato anch'io l'allungamento dello spazio di frenata soprattutto in caso di frenata brusca ma ho pensato che fosse a causa di uno dei tanti sistemi di controllo presenti sulla golf.
Concordo con i dubbi sulla frenata. Non so se sia una scelta o meno, ma di sicuro la 6 frena di meno della 5.
In particolare mi sembra che sulla 6 la frenata sia distribuita più sull'anteriore, mentra sulla 5 tutte e 4 le ruote
subivano il freno in modo uguale. A riprova di ciò magari tirate il freno a mano (non in movimento).
Nel mio caso ho visto che se non lo tiro fin su, la macchina non è così ferma.

Potrebbe anche essere dovuto. E magari fra qualche km la cosa cambia...o soggettivo ?

FANALI

I fanali posteriori (la parte sul portellone) erano invertiti, proprio così, è come se avessero montato quelli per il mercato inglese, di conseguenza, la luce di retromarcia è rossa ed il retronebbia bianco!

Il retronebbia è 1 solo e dovrebbe essere a sinistra, allo stesso modo la luce di retromarcia è una sola e a destra. Io le ho al contrario, **le luci si accendono correttamente ma le plastiche dei fanali sono invertite.**

Controllate la posizione luci quando la ritirate !

CONDENSA FARI

..a meno che non ti han **messo male il gommino interno che copre l'anabbagliante....**quindi ti entra un pò d'aria che con i fari accesi raggiunge temperature elevate, poi quando spegni tutto, di notte, con l'umidità ed il freddo, essendoci una leggera fessura, tale da far penetrare l'umido, ma da non far ricambio d'aria, si forma la condensa...

E se è molta e le temperature anche di giorno nn salgono molto, rischi di rimanere con il faro appannato per un pò e cmq ogni sera ed ogni volta che piove finchè nn si avrà una bella e calda giornata di sole!

Era successa la stessa cosa anche a me..in VW mi avevano cambiato la lampadina ed avevano messo male il gommino sul faro appannato per una settimana e più.. e per risolvere ho tolto il gommino lasciando ricambiare l'aria ed aspettando che si asciugasse (togliando il gommino, basta che nn piova ed in 3/4h max si asciuga tutto!) e dopo l'ho rimesso in modo meticoloso... e magicamente da quel momento non s'è più appannato!

Nozioni condensa:

Se riscaldatosi e successivamente raffreddandosi in una bella giornata all'ombra fa condensa potrebbe essere una **piccola perdita all'interno del faro.** Anche avendo un livello di umidità relativa prossimo al massimo difficilmente scendendo nuovamente sarebbe tornata sotto il **punto di rugiada.**

Se si e' sicuri di questo comportamento puoi chiedere la sostituzione. Quelli della concessionaria sicuramente ignorano questi principi, ma se i fari seguono questa logica quando si appannano puoi ragionevolmente pensare che si tratti di un problema di isolamento del faro, e quindi farli sostituire evitando di perder tempo e ottenere il medesimo risultato.

INFILTRAZIONE FANALI

"Ho avuto lo stesso **problema d'infiltrazione di acqua** pure io,in tre mesi di macchina ho già fattosostituire (in garanzia) il gruppo ottico anteriore dx e nei prossimi giorni,per lo stesso difetto,tocca pure al sinistro... fortunatamente è bastato presentare due o tre foto all'assistenza dal concessionario e nel giro di una giornata mi hanno montato un gruppo ottico nuovo...probabilmente una partita di fari difettosa ??"

"Anche io ho questo problema all'inizio solo su un faro poi su tutti e due mi succede quando piove e quando la lavo che si formano le goccioline dentro ! "

"Ritirata la macchina sembra tutto ok per i fari anche se c'e una **circolare della vw** che dice che in caso di tempo abbastanza umido è possibile che si formi la condensa......! "

RUMORE A FREDDO

Golf 6 (1.4 122cv) a volte a freddo e da ferma sembra faccia piu' rumore ma in realta' tiene **solo il minimo piu' alto** (sui 1200 giri o poco meno); si abbassa dopo mezzo minuto o comunque, partendo, poi non si ripresenta. penso sia del tutto normale. una volta assestato, con clima spento, va a circa 650 e non si sente piu'.

Il minimo irregolare a freddo è il primo segnale di intossicazione della sonda; chiaramente potrebbero

essere anche altre cause, ma visto che questo è un inconveniente ricorrente...

VIBRAZIONE MOTORE

Una vibrazione/rumore proveniente dal vano motore che si presenta sui
1200 giri/min e accelerando, poi sparisce subito passati i 1600 giri/min. Portato a fare un giro il meccanico e nota anche lui questo problema che oltretutto è piuttosto fastidioso all'orecchio .Potrebbe essere qualche carter in plastica che entra in risonanza a questi giri e non dovrebbero esserci problemi per il motore.
soluzione:
il rumore/vibrazione a detta del concessionario proveniva dalla **parte flessibile degli scappamenti** che è
collegato al motore. Questa parte era praticamente troppo "tesa" e quindi aveva poco gioco e vibrava contro il motore.

provando (in folle) ad accelerare tenendo la portiera aperta e il rumore/vibrazione sembrava provenire dai terminali di scarico, ma NON si sa se erano loro a vibrare o se facevano uscire solo il rumore strano che proviene da qualche altra parte... però notato che la vibrazione era minore rispetto a quando la macchina è sotto sforzo, cioè quando sta andando.
Se viene dai terminali di scarico, può essere il **catalizzatore staccato,** è già successo!

VIBRAZIONE MOTORE

Confermo che è normale: a **frizione innestata il motore trascina parte della trasmissione** e il movimento non può che provocare ovviamente un po' rumore. Non c'è niente di strano, tanto varrebbe chiedersi se è normale che il motore faccia rumore quando è accesso...
Poi è chiaro che ci sono casi in cui si sente di più o di meno. Questa variazione insieme alla differente sensibilità personale di ognuno di noi fa si che per qualcuno sia impercettibile e per qualcun altro intollerabile.
Magari il vs cambio è un caso "sfortunato", **con rumorosità peggiore rispetto alla media**, e avete un orecchio fino. Non è neppure da escludere che ci sia qualcosa che non va che accentua il fenomeno, ma per saperlo occorrerebbe sentirlo.

la "vibrazione" che si sente con il **pedale semi-schiacciato sulla frizione può derivare dal volano bi-massa** che ormai tutti i diesel degli ultimi anni montano, ma attenzione se la "vibrazione" è, passatemi il termine, sostenuta e si avvertono dei leggeri (all'inizio..) scossoni quando si spegne la macchina a caldo allora il volano è da cambiare.

VARI DIFETTUCCI

Fruscio sul finestrino sx percepito nei pressi del montante centrale. Il tutto oltre i 100 km/h.
vibrazioni su sconnesso percepite sui montanti posteriori.

o anche:

Su sconnesso ma anche su qualche piccolo fosso preso con parte destra della macchina,
si sente un rumore che proviene dal montante posteriore dx, più precisamente sembrerebbe provenire da dove sta la cintura di sicurezza arrotolata. come un qualcosa che ad ogni fosso sbatte più volte, come una plastica che vibra e quando vibra sbatte su qualcos'altro. Ma non si sa si tratta di una plastica o cosa, sò solamente che sta all'interno del montante perche tutto ciò che si possa toccare all'interno dell'abitacolo è tutto ben saldo.
a quanto pare il rumore è causato dal pezzo dove arrotola la cintura di sicurezza. Sost. il pezzo!

oppure:

Vibrazione proveniente dal tunnel centrale

Cut-off MOTORE

Il cut off è il sistema che taglia l'alimentazione per ridurre i consumi. Il concessionario dice che lo sfiato che si sente **accelerando a frizione innestata** è dato da quello!

Stesso problema; **minimo a 1200 giri a freddo** per il primo minuto e frizione poco regolabile tantochè spesso l'auto si spegne.

Il fatto che appena accesa l'ago del contagiri salga fino a 1200 per poi assestarsi sui 700 giri, credo sia normale, anche la mia GPA fa così, credo che sia dovuto alla centralina che tiene su di giri il motore per qualche secondo, magari quando la temperatura è un po' rigida, qualche possessore Golf ti saprà dire di preciso.

Il meccanico dice che il sistema funziona monitorando la **corsa dei pedali (frizione e freno)** mediante dei **micro** e può essere regolato il livello di intervento. In pratica, quello che succede a me è probabilmente dato dal fatto che il micro interviene nello stesso momento dello "stacco" della frizione, è quindi facile che la macchima si spenga. Mi ha detto che lo regolerà in modo che il micro si disattivi molto prima così, quando stacco la frizione, tutto dovrebbe essere normale.

Il TSI è un gran motore, consuma poco (praticamente è un diesel), è molto vivace ed ha tutti i pregi dei motori a benzina (allungo, assenza di vibrazioni, silenziosità).

Il **cut-off** è si un sistema che taglia l'alimentazione per ridurre i cunsumi e sulla Golf VI funziona sia quando si frena che quando si tiene premuta la frizione prima di partire. Tutto ciò è possibile grazie ai dei micro che tengono monitorati i pedali ed all'intervento della centralina elettronica. Se regolati male, come nel mio caso quello della frizione, è possibile che il punto di stacco della frizione e **l'intervento del micro del cut-off** coincidano creando un "buco" di alimentazione che fa spegnere la macchina in fase di partenza (non sono l'unico a cui è successo, ora mi sono abituato, la tengo leggermente su di giri aggirando il problema). Comunque nulla di grave, come dice il tecnico, il sistema è regolabile tramite "VAG" e quindi il problema dovrebbe scomparire, ovviamente in garanzia.

Consiglio su Cut-Off:

Al motore fa malissimo mettere in moto e fare una discesa in cut-off. Es. la centralina di Golf

IV 1.6 SR è così stupida da comandare il taglio dall'alimentazione indipendentemente dalla temperatura del motore, quindi se uno sta in montagna e scende magari usando le marce basse per sfruttare il freno motore fa veramente del male al motore. Questo non vuole dire che si rompa ma di sicuro aumenta le probabilità di rotture ad un chilometraggio più elevato. Se anche la vostra VI fa così direi che è molto meglio se la fate scaldare un pò prima di fiondarvi in discesa a 3000 giri di seconda, a parte l'indecenza di VW se così fosse di non aver risolto un tale comportamento.

AVVISO LAMPADINE BRUCIATE FASULLO

solito problema luce stop post sx che non va con relativa spia nel quadro strumenti! Sarà la 7/8 volta che la spia mi si accende e poi scompare da sola e la luce riprende a funzionare da sola. A questo punto penso che sia un falso contatto nel circuito luci perchè non è possibile che 2 lampadine (se non sbaglio per ogni stop sono 2 lampadine distinte) si brucino in contemporanea! Quindi a mio avviso le lampadine vanno mentre il circuito no!

Successo anche me, hanno interrogato la VW e mi hanno aggiornato le centraline, dicendo che il problema era il software delle centraline stesse

SEGNALAZIONI ABUSIVE DEL CDB

Accende la spia avaria luci sul cruscotto ed il CDB segnala guasto alla luce di posizione dx,
che invece funzionava perfettamente. Spengendo e riaccendendo, niente.
Il giorno dopo come se nulla fosse, tutto a posto…. falsi contatti ?

LUCE ACCENDISIGARI

Illuminazione della plafoniera piu i due led rossi per intenderci.. Accade che quando metto le

luci(sia posiz che anab) si accende tutta l'illuminazione interna, poi dopo una serie di secondi (circa sui venti) **si spengono a tempo le seguenti cose:** luci della plafoniera,triangolo, esp, luci della manopola dei fari ,della regolaz.dell'intensità del quadro e del correttore fari.

risolto: alla base di tutto c'era la micro lampadina che illumina accendisigari/posacenere fulminata, sostituendo quella (togliere la lampadina dal suo alloggiamento è un lavoro certosino) è tornato tutto magicamente a posto...

COME PROCEDERE:

tirare su la cuffia del cambio sganciandola dai suoi attacchi (devi tirarla su verso l'alto,come quando rivolti un calzino, poi smontare 2 viti torx ..... ecc. !

per far capire movimento risultato finale? 1€ di lampadina e 30€ di pezzo......

Ergo se hai qualche lucina interna che non va prova quella,altrimenti mi sa che è inutile smontare a vuoto !!!

POMPA

Golf 2.0TDI con DSG (140 CV). Dopo una settimana di utilizzo **accesa una spia gialla(gas di scarico)** e quindi ho portato la macchina in officina. La sorpresa è stata che il guasto è relativo alla pompa dell'acqua di raffreddamento motore.

Per informare tutti sulla causa del guasto occorso alla mia Golf: **i connettori elettrici della pompa e di alcuni sensori si erano staccati e creavano un falso contatto.**

Spia sonda lamba

E’ più che normale che la spia dopo un po' di tempo possa spegnersi, questo non vuol dire che il guasto sia "guarito". Tutti i meccanici sanno che la VW ha problemi a gestire la sonda lambda che si intossica periodicamente e va cambiata (io sono già alla terza).

Il segnale del degrado è quando, a velocità
moderata costante (circa 80 km/h) comincia ad avere dei piccoli mancamenti. A quel punto ti accor
gerai che anche l'accelerazione non è più così brillante ed i consumi aumentano di un 10%
Il minimo irregolare a freddo è il primo segnale di intossicazione della sonda; chiaramente potrebbero
essere anche altre cause, ma visto che questo è un inconveniente ricorrente...

BULLONE ANTIFURTO CERCHI IN LEGA

C'è un antifurto per ruota, da sostituire ad uno solo dei bulloni originali.

Poi ogni bullone (quindi 5 per ruota) **è coperto da un tappo nero in plastica con la scritta Volkswagen.**

Insieme con l'auto viene fornito un gancio in acciaio (prodotto anch'esso da noi) che serve per togliere il tappo.

Poi con la chiave si toglie l'antifurto.

Tappo nero copri bullone

CODICE ANTIFURTO BULLONE

C'è un codice univoco per distinguere la tipologia del bullone, nel caso del VW è "**ZA/E",** lo stesso ad esempio per tutto il **gruppo VAG** (Ad esempio Phaeton, Q5, Q7....).

Poi c'è un codice che lega il bullone alla singola vettura, dipendente dai mozzi installati, lo ZA/E viene installato su quasi tutto il gruppo VAG (tranne Porsche e Bentley, a loro riserviamo un modello differente) differenziandosi per lunghezza del gambo, filettatura e via discorrendo.

Una volta definito univocamente il bullone si passa alla definizione della combinazione, per ogni casa automobilistica ci sono **20 differenti combinazioni** ognuna delle quali deve rispondere a determinate regole.

Insieme con la vettura vi devono avere per forza consegnato **l'etichetta adesiva con su il codice completo del bullone antifurto,** che serve per ottenere eventualmente un duplicato della chiave, o per eventuali (IMPROBABILI) contestazioni, Targhetta nel Baule posteriore.

In pratica, una volta individuato il bullone della Golf è essenziale sapere quale è la combinazione che vi è stata assegnata dalla sorte.

CONSIGLI MOTORE

Se posso dire la mia il motore è caldo dopo un pò che la temperatura dell'acqua è a 90°. La Golf non ha il termometro dell'olio ma alla fine è quello che serve da sospensione negli occoppiamenti ed è quello che indica in maniera più affidabile la temperatura del motore. Per tirare meglio farlo gradualmente.

Al motore fa malissimo mettere in moto e fare una discesa in cut-off. Es. la centralina di Golf IV (è la 4) 1.6 SR è così stupida da comandare il taglio dall'alimentazione indipendentemente dalla temperatura del motore, quindi se uno sta in montagna e scende magari usando le marce basse per sfruttare il freno motore fa veramente del male al motore. Questo non vuole dire che si rompa ma di sicuro aumenta le probabilità di rotture ad un chilometraggio più elevato. Se anche la vostra VI fa così direi che è molto meglio se la fate scaldare un pò prima di fiondarvi in discesa a 3000 giri di seconda, a parte l'indecenza di VW se così fosse di non aver risolto un tale comportamento.

Evitare un rosso dopo 2 minuti dalla messa in moto toccando 3500 giri non gli fa assolutamente nulla, ripartireda 1000 giri in quinta dando tutto gas gli fa decisamente peggio. Bisogna avere un pò di buon senso alla fine è solo meccanica non c'è niente di magico in tutto ciò. Detto questo secondo me anche con un utilizzo senzaprecauzioni il motore durerà comunque molto più di quanto terrete la macchina, probabilmente è più una preoccupazione per il secondo o terzo proprietario che per voi.

Per il fatto di come il motore venga gestito dall'elettronica è bene rifarsi ai modelli precedenti, perché la casa moltoprobabilmene anzi sicuramene ha attinto da quelli. Come vi dicevo in discesa a motore freddo la centralina dovrebbe PER AMORE DELLA MECCANICA continuare comandare l'iniezione per almeno il minimo carburante sufficiente mantenere il moto se fosse al minimo, cosa che per esempio la mia non fa. Sicché uno si può tranquillamentefrullare aria a -10°C nei cilidri FREDDI, con olio denso come nutella. Questo si che gli fa male.

Per rifarsi al rumore potrei dirvi di come parte la mia (1.6 che è stato in uso anche sulla G5 e che sicuramente hanno rimesso paro-paro anche nella G6), **ma attenzione non quando fuori fa -5°C,** li parte bene tiene il minimo sui 1100 e poi stabilizza quando è più calda sugli 850. Quando fa come ora sui 15-20°C al mattino spesso parte in modalità

che io ho chiamato per identificarla "programma di funzionamento a freddo", sta sempre a 1100 giri vibra di brutto come le vecchie auto a carburatori con l'aria da tirare, va in temperatura in meno della metà del tempo solito e fa un rumore metallico davvero sordo in zona scarico catalizzatore come se fosse bucato tutto (quindi non dietro al silenziatore ma zona anteriore), cosa simpatica brucia 1 litro di benzina per fare quest'operazione. In realtà non è bucato

un bel niente, passati 5 minuti passa in modalità normale, torna a 850rpm e il motore diventa fluido e silenzioso come al solito.

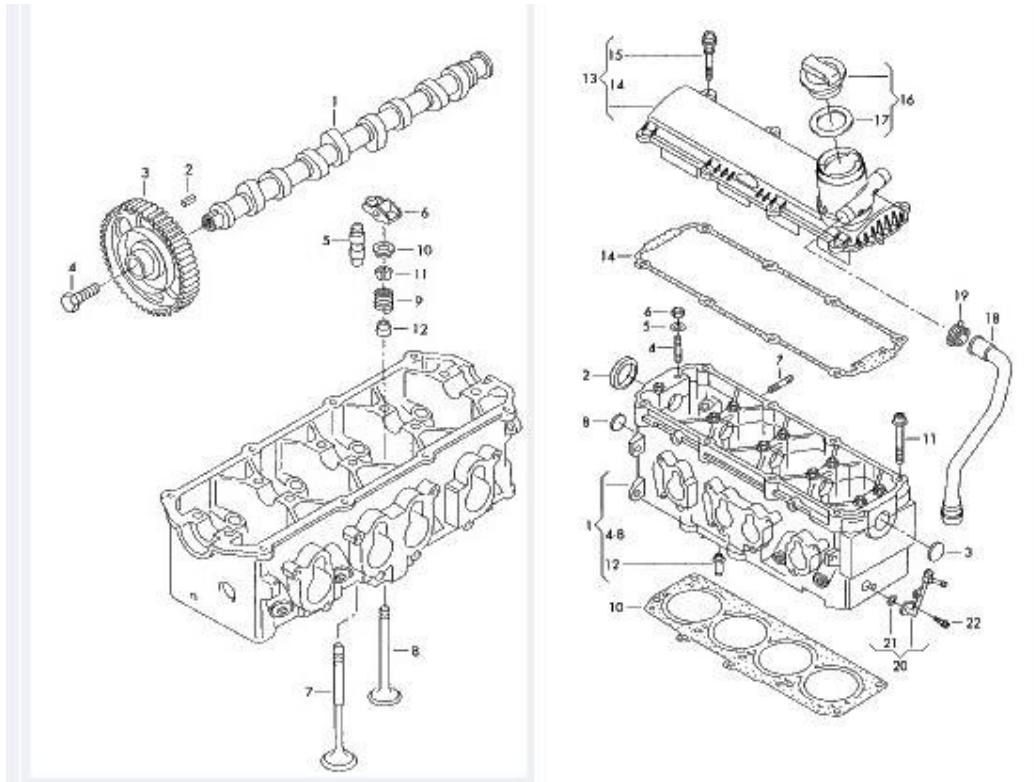
Morale della favola: non fatevi troppi problemi, tirate gradualmente, fate scaldare un pò il motore se dovete fare discesa da fredda etc. A mio avviso fa molto meglio un buon cambio d'olio fatto a caldo dopo i primi 5.000-10.000 km piuttosto che 3000 precauzioni inutili. Lo so che l'olio che vi mettono non è a buon mercato ma nessuno vi vieta di comprarvelo da voi (e pure meglio pagandolo meno), che quando fate il tagliando mica gli fanno l'analisi a quello che scolano...

1.6 benzina e pochi km e in citta

Stavo procedendo tranquillamente in citta quando ad un cerot punto **mi si accende la spia epc** con relativo **messaggio ERR. sul display**.Ebbene arrivo fino a casa e prima di entrare nel cortile parcheggio la macchina un attimo per aprire il cancello.Risalgo in machina e oltre alla spia epc mi si accende anche la spia dell'impianto dei gas di scarico

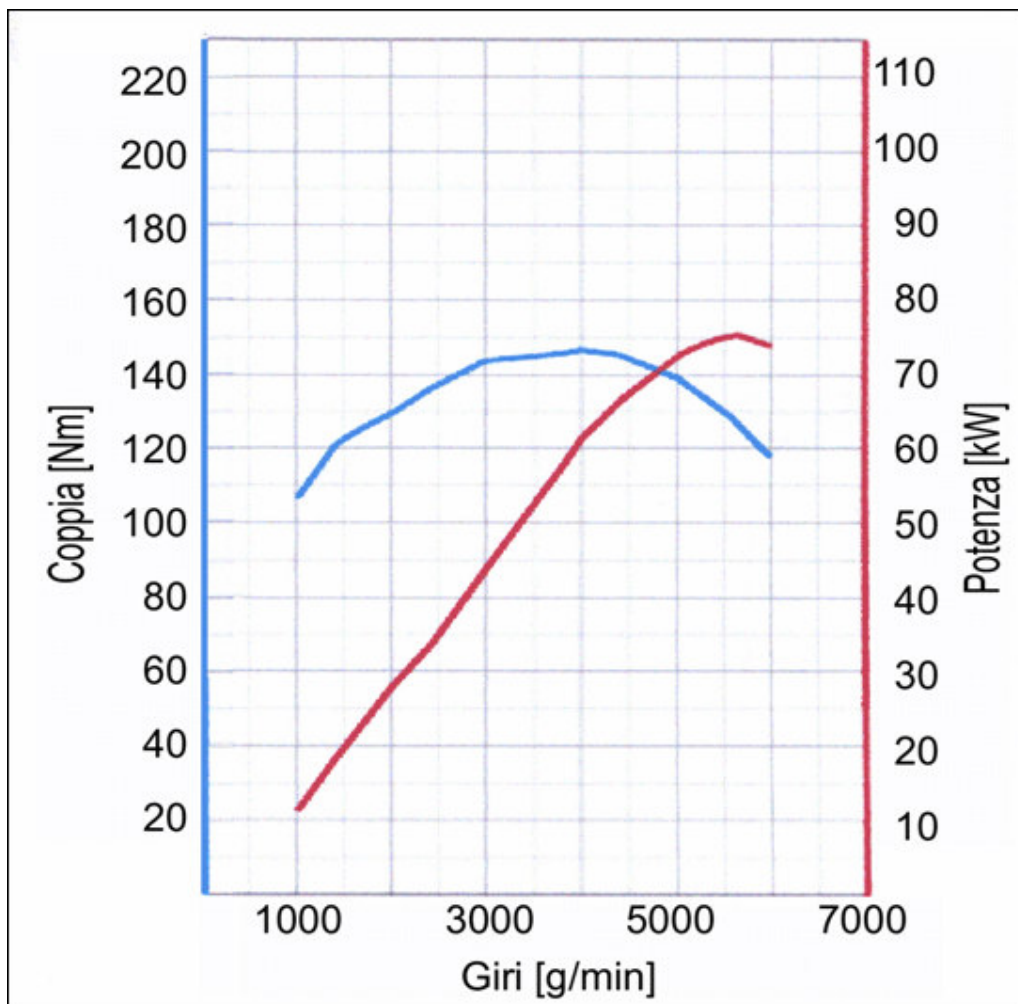
MOTORE 1.6 Benzina VW

Il blocco motore è come il **BGU** del link postato da Lino. In pratica si tratta del blocco EA113 1595 cc aggiornato con l'ultima elettronica e accessori, il cambio è a 5 velocità.

E' un progetto ultimato da oltre 10 anni ormai.

Faccio una correzione è **8 valvole,** la curva di coppia dovrebbe essere pressappoco quella, nell'ultima installazione su Golf 6 è stato adottato un nuovo sistema di genstione motore (sup pongo siano passati da Simos a Bosch Motronic) e una diversa mappatura, il consumo rispetto alla versione precedente (Golf V) è di 0,3 lt x 100 Km in meno ed emette 166g CO_2 al Km. L'omologazione in questo caso è EURO 5.

io ho provato settimana scorsa ha fare 10€ di benzina per un totale di 7,8 litri circa di benzina.
ho percorso poco piu di 100 km.
ho fatto un 50% urbano e 50% extraurbano e il mio modo di guidare è piuttosto tranquillo.

risultato **13 km/l** circa.

Sigla motore	BGU
Tipo	4 cilindri in linea
Cilindrata (cc)	1595
Alesaggio X Corsa (mm)	81 X 77,4
Valvole per cilindro	2
Rapporto di compressione	10,5:1
Potenza max	75 kW a 5.600 g/min
Coppia max	148 Nm a 3.800 g/min
Sistema gestione motore	Simos 7.1
Carburante	Super s/piombo 95/91 RON
Controllo gas di scarico	Kat, Sonda planare a monte, Sonda λ
Omologazione	Euro 4

Olio

Primo tagliando VW a 30.000 con un **semplice controllo ai 4000 Km costo 35 euro** con il buono che ti danno, altrimenti 55 Euro !

il controllo dei 1000....o dei 3000...(dicono di passare a 1000) si puo'fare in qualsiasi officina della rete vw, non necessariamente presso il tuo concessionario.

Sentite un po in giro dalle vostre parti quale e' un buon punto di assistenza e andare

li…**dicendo di dover fare il controllo dei 3000 e che ti rifiuti di passare dal tuo concess visto che si fa pagare...e che non porterai mai li l'auto per i tagliandi.**

Longlife

E' un tipo di manutenzione che permette di effettuare i tagliandi ogni 30.000 km usando però olio longlife.
altrimenti usando olio normale, sempre rispettando le specifiche del motore, si deve fare il cambio ogni 15-000.
longlife è un tipo di olio, marca castrol, si trova in due versioni:

Castrol SLX longlife III (nato per i motori DPF ma ora lo mettono su tutte) e il

Castrol SLX longlife II ma credo che ne stiano mandando in giro sempre meno.

in concessionaria costano attorno ai 20-22 euro, cerca in un autoricambi un prezzo più vantaggioso.

NON FAR APPARIRE TAGLIANDO SUL CDB

Girare la chiave e portarla in modo che il quadro della strumentazione si accenda (non avviare il motore)e nel frattempo premere il tasto azzera km per alcuni secondi. Ti apparirà sul quadrante del totalizzatore km, l'indicazione dei chilometri che residuano al prossimo tagliando.

Tale procedura è altresì descritta nel manuale uso e manutenzione.

Comunque anche se fai pochi km una volta all'anno bisogna fare il tagliando:

la prima indicazione sono i km che mancano allo scadere del tagliando (durata kilometrica, non è il tuo caso perchè se fai tanti km inizia a segnalarlo quando ne mancano (se non ricordo male) 3000.

La seconda indicazione sono i giorni che mancano al tagliando (è il tuo caso) perchè se non raggiungi i km comunque entro i 12 mesi devi tagliandare.

Non c'è modo di azzerare il service, devi andare in concessionaria e lo azzerano in 2 minuti attraverso la diagnosi.

Secondo me sta cosa è anche utile da mettere in evidenza nelle funzioni nascoste.

Per azzerare la scadenza service del CdB la procedura è la seguente:

1-premere il tasto TRIP e tenere premuto.

2-girare la chiave fino all'accensione del quadrante tenendo schiacciato TRIP (sempre premuto)

3-quando compare sullo schermo del CDB il service, premere contemporaneamente i due tasti dell'ora (sempre tenendo premuto TRIP) finchè non sparisce la richiesta service (a me è comparso il normale display con i consumi, ecc.). O il solo tasto del ora (h)

Il CdB si imposta su 15.000 km alla scadenza basterà ripetere la procedura per avere un longlife.
Spero di essere stato chiaro.

basta premere solo il tasto h dell'orologio con il trip

,ma cosi tu imposti il service a scadenze fisse,non quando ne ha bisogno l'auto... non necessariamente lo chiede a 30000 km il service,può essere prima o dopo...
a me era capitato che al service non l'avessero azzerato,ma sono andato ed in 1 minuto di orologio l'hanno riprogammato. capisco che però tu non riesca ad andare in orari di officina...penso che sia un po il problema di tutti...

Ci sono 2 tipi di settaggi.
-a percorrenza fissa
-in base allo stile di guida
Se lo vuoi a percorrenza fissa ok,è come dici tu...ma se lo vuoi in base allo stile di guida va fatto impostare via vas e poi prima che ti inzia a dire quanti km mancano al service devi percorrere almeno un 5-600km. prima se lo vai ad interpellare ti scrive **SERVICE TRA --- KM ....**

Poi magari la so male io...ma se è così non è proprio la stessa cosa,perchè uno è fisso e l'altro variabile.

Con il VAS ti impostano il Service variabile con il limite massimo di 30000 o quello di 15000 km.
Se lo azzeri tu manualmente vai ogni 15000km. In quest'ultimo caso il termine è fisso, nel senso che qualunque stile di guida tu abbia, vai a tagliando dopo 15000km.

Chi non ha il CdB

ed ha il service che rompe sonoramente prima dell'accensione può usare tale procedura per resettarlo?
Oppure vale solo per chi ha il CdB?E in questo secondo caso esiste una procedura diversa da quella

descritta?
Grazie per le risposte.

La risposta me la sono dato da solo:
 usando la precedura sopra descritta si azzitta, anche per chi non ha il CdB,
 il service dei tagliandi e non và perso il **parziale chilometrico (Trip)**
 che scompare per un attimo per poi ricomparire.
Saluti a tutti.

Confermo che la procedura descritta da darcanoid funziona! anche per chi non ha il CdB come me.

Non riesci a vedere quanto manca al service.
anche premuto il tasto trip imentre giro la chiave e mi dice "eseguire service" e basta niente km e niente giorni.

se gia prima ti compariva la dicitura "eseguire service" è ovvio che il service andrebbe (uso il condizionale) effettuato nell immediato, senz a pertanto che la centralina ti conteggi ulteriori ore ,giorni o km all effettuazione del tagliando!!

RADIO RCD-310

Ricerca canzoni

Le canzoni vengono riprodotte con il **nome del file,** e quindi del titolo della canzone stessa.

Il problema è che se si deve cercare una canzone su 150, quando scorre tra esse, **non viene visualizzato il nome**, ma **root,** ovvero il numero della canzone. Poi quando il brano parte, viene visualizzato anche il titolo. Un TRUCCO potrebbe essere di metterle in ordine alfabetico, cosi diventa un po'più semplice.

PRESE MEDIA E AUX

Dentro al bracciolo c'è solo **l'ingresso aux**...ossia lo **spinotto delle cuffie**, in cui collegare un lettore mp3 o altro...mentre **ingresso media** in serve per l'ipod o le chiavette usb...e si possono controllare le canzoni tramite i comandi al volante !

di norma la configurazione è la seguente:

con Media-In ==> Media-in nel bracciolo e Aux-in fuori dal bracciolo
senza Media-In ==> Aux-in nel bracciolo

INTERFACCIE PER USB NON VW

Con quelle interfaccie in pratica ovvii alla grande carenza della RCD310, **ossia l'impossibilità di gestire una porta USB !!!**

L'adattatore per i-pod sulla rcd 310 costa 250 €, sul rcd 310 il discorso cambia. L'elettrauto che sapeva dove mettere mano ha impiegato 1 ora e mezza di lavoro!

il **Media-In** si può montare anche dopo, ma la spesa è maggiore, perchè bisogna contare la manodopera!

Dove trovarle :

http://www.xcarlink.it/interfaccia_usb_vw_fakra.html

e quella di Bortesi:
http://www.bortesi.it/interfaccia-ipod-gateway-300.htm

L'unico limite di questi moduli è che in pratica usano l'uscita caricatore CD e quindi per ingannare la radio si devono **creare 6 cartelle** con al **max 99 file** all'interno di ognuna di esse.

Con un CD normale ci stanno circa **160-170 MP3** che sono parecchi tuttavia con questo modulo si potrebbe metterci una SD e rimuoverla quando si rivende poi la macchina.

http://www.youtube.com/watch?v=EPgWGwsobMA

PLAYLIST

Dovrebbe gestire anche le playlist oltre che tutte le cartelle che uno vuole.

Quindi nella chiavetta USB si deve creare dei files **"playlist",** sono **file di testo formattati in un certo modo** (sul manuale della RCD310 è tutto descritto), che definiscono la lista delle canzone nella playlist.

Provare a mettere tutto in cartelle come se in ogni cartella ci fosse un Cd. Poi cambiare le cartelle come si cambiasse Cd.

Cambiando cartelle, visualizza i nome delle stesse, poi riproducendo i brani, visualizza i nomi assegnati ai file.

DIFETTI RADIO RCD-310

- è lenta
- si inchioda nella lettura di cartelle con molti files
- non hai una visione multilinea come con col 510
- la funzione mix fa letteralmente pena
- se devi fare ricerche per artista o per brano è un pianto (lento e la visione su linea singola ti permette di leggere ben poche info)

nota positiva:

E' velocissima con gli MP3, anche da chiavetta via USB ,con chiavetta 1Gb da 4.99€ ... e va benissimo lo stesso.

il Media-In si può montare anche dopo, ma la spesa è maggiore, perchè bisogna contare la manodopera...

NON LEGGE CHIAVETTE USB:

Basta formattare la chiavetta in modalità FAT32 e non NTFS e , il gioco è fatto !

demo sulla rc-310:

http://www.youtube.com/watch?v=13OC851fwuo&feature=related

http://www.youtube.com/watch?v=cXFCDD9NjLk&feature=related

http://www.youtube.com/watch?v=EPgWGwsobMA

LAMPADINE

3000k sul GIALLO **8.000K** luce BLU !!!

La differenza stà nei gradi della lampada (ovvero, il grado di bianco... per capirci!)

Philips Blue Vision H7 4000 Kelvin

Philips X-Treme Power H7 3400 Kelvin

ma, per le X-Treme dichiarano 80% luce in più rispetto ad una lampada di serie e 30-50% in più di una lampada buona! Migliore la Blue vision Philips !

Lampadine Golf 6 :

h15 (doppio filamento) 15w > **luci diurne** + 60w > abbaglianti

h7 55w > anabbaglianti

hb4 55w > fendinebbia

w5w > posizione

PSY24W12VSV > frecce

h15 è un doppio filamento, vuol dire che in una lampadina avete 2 filamenti.
uno da 15w e uno da 60w, ma sono una lampada sola!

il codice delle frecce e proprio quello...ma purtroppo le h15 e le **PSY24W12VSV**...le ha inventate la VW e per ora solo loro le hanno disponibili a magazzino

le **Luci posizione e di STOP sono uniche** (W16W) si accendono a meta' potenza 8 watt

e quando si frena a piena potenza 16 watt (ma solo quelle nel faro esterno!).

SOSTITUZIONE LAMPADINE

Per sostituire le H7 anabbaglianti bisogna scoperchiare il coperchio posteriore, in plastica rigida, ruotandolo, un pò rognoso per il poco spazio, **ed inserire tre dita per acchiappare una linguetta di 3 cm**. circa ruotare in senso antiorario e per finire estrarre una barra di circa 10cm. a monte del quale è ubicata lampada H7,
per richiudere operazione inversa.

H7 Anabbaglianti:

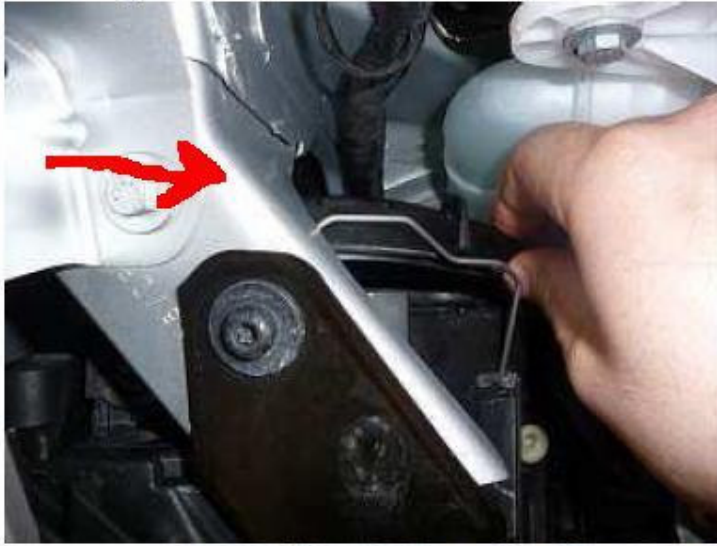



Foto di Mota - Marco

Sost. Luci di posizione:

Foto MoTa - Marco

FARI a led GOLF 6

Codici fari piu’ chiari:

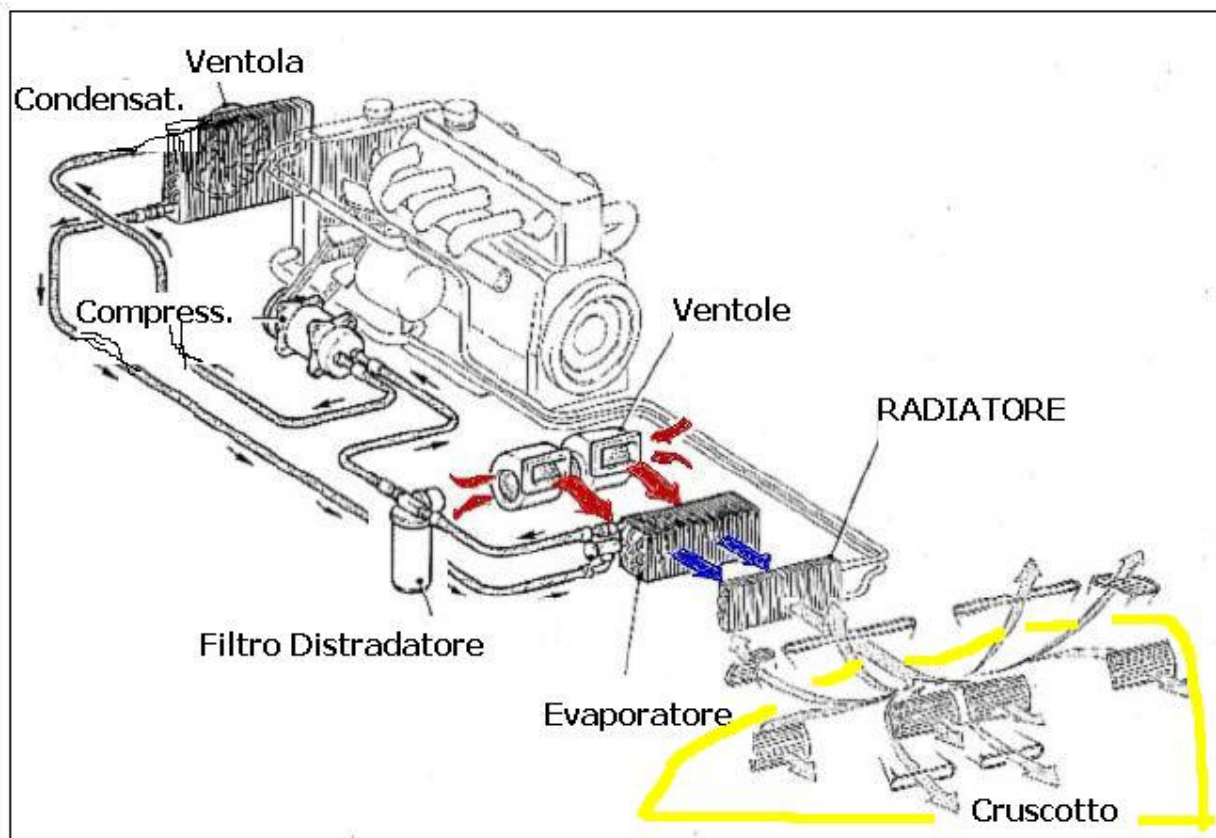
5K0 945 093R 136,85€
5K0 945 094R 136,85€
5K0 945 095K 142,80€
5K0 945 096K 142,80€

(**per un totale di 559€ circa)**

quella + scuri della R sono:

5K0 945 093P 136,85€
5K0 945 094P 136,85€
5K0 945 095L 142,80€
5K0 945 096L 142,80€

in Germania a quanto pare sono già ordinabili.

PUZZA CLIMA

spruzzo ammoniaca profumata nelle bocchette e nel vano filtro...

Allora se hai provato con i prodotti che vendono in giro, devi andare in un centro dove usano prodotti professionali e metodi opportuni. Se sicuro di non avere il radiatorino del caldo rotto?? hai provato a vedere se scarica la condensa con il clima acceso? ...potresti averlo ostruito.. cmq (dipende da come è fatto l'impianto..al minimo aiuta o evita il problema) è buona regola quella di spegnere il condizionatore 5 minuti prima di fermarsi lasciando la circolazione d'aria a freddo! questo ha due buone funzioni.. la prima sulla persona che evita di passare dai 24/25°C (per gli umani..altrimenti c'è anche chi la tiene piu bassa) ai 35°C in pochi attimi

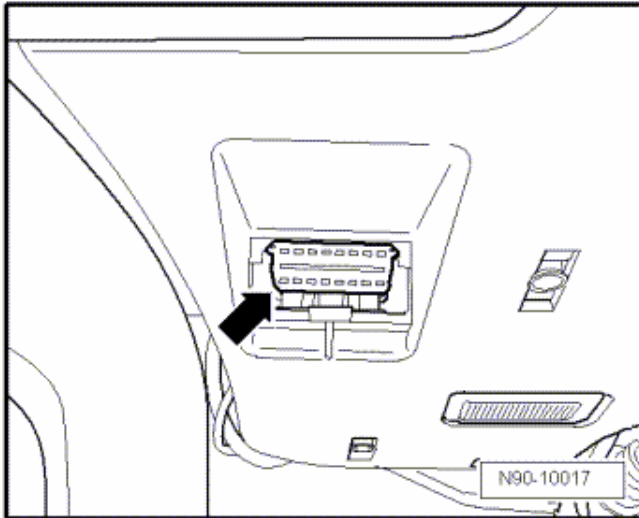
secondo permette ai tubi di asciugarsi e quindi evitare la formazioni di cattivi odori!

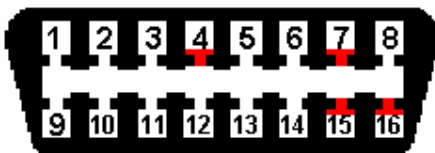
esistono degli speciali spray a schiuma appositi da spruzzare nelle bocchette...non so se siano realmente efficaci...sulla carta igienizzano...in pratica quando accendi devi sorbirti pure il loro "odore" spesso non tanto bello...

Prendilo come tentativo che male non fa, a motore caldo (e preferibilmente senza stare a bordo o perlomeno tenendo i finestrini abbassati, a meno non ti piacciano le saune), metti per qualche minuto il riscaldamento e la ventola al massimo, così da far scorrere aria a temperatura molto alta in tutti i condotti, se c'è qualche cosa di organico e marcio dovresti perlomeno riuscire a seccarlo.

Sost. filtro abitacolo anti-polline !

DIAGNOSTICA VW

Presa diagnostica

La **presa diagnosi** sotto il cassettino a sx del volante ,e'a vista, a dx della maniglia apri cofano . Chinandosi sotto il volante la si vede. Può essere **nera o violetto**. (a volte ma raro rosa). è rivolta a 30° verso il basso rispetto a una linea orizzontale. non ci si puo'sbagliare (vedi freccia nel disegno).

Piedinatura GOLF 4 e precedenti (fino al 2003):

Presa ISO-9141

Mentre nella nuova presa sempre a 16 poli (CAN-bus della Bosh) abbiamo:

PIN 1 va al segnale 11
PIN 2 va al segnale 56
PIN 3 CAN-bus H
PIN 4 Gnd
PIN 5 Gnd (31)
PIN 6 CAN-bus H
PIN 7 Linea K

PIN 8 va al segnale 48
PIN 9 va al segnale 47
PIN10 va al segnale 55
PIN11 CAN-bus L
PIN12 nc
PIN13 nc
PIN14 CAN-bus L
PIN15 nc
PIN16 va al segnale (9) + 12 Volt

N.B. notare come i segnali siano compatibili PIN to PIN alla vecchia
presa diagnostica (fino al 2003) rimanendo anche la **Linea K**
e integrando la **linea a doppino H-H L-L** per la nuova Can-bus!

VAS

Attaccato al Vas c'è il modem per il collegamento con "La casa madre in germania" .
Si usa per ricerca guasti guidata,classificazione codici guasto irriconosciuti,richieste codici codifica chiavi-quadri strumenti.

ricapitolando:

1) **VAG COM:** e' il software di gestione necessario per "dialogare" con la vettura;

2) **OBDII:** e' il cavo necessario per collegare il pc alla seriale della macchina

allora sul sito della **rosstech**, scarica l'ultima versione del sw vag com.

poi paga la ross-tech e attiva il sw oppure vedi tu....

l'interfaccia odb non la trovi generalmente nei negozi, ma te la puoi
fare abbbastanza agevolmente...

Un po' di Teoria

Di cosa si tratta?

è nuovo mezzo di comunicazione tramite ***CAN*** per il sistema diagnostico usato sulle ultime generazioni di VW, di Audi, della SEDE e dei veicoli di Skoda. Diverso dal più vecchio sistema ***ISO9141*** che usavano la singola linea-K per le comunicazioni diagnostiche, il nuovo sistema di CAN-Bus usa un doppio filo per la segnalazione differenziale.

Il ***CAN*** è considerevolmente più veloce di Iso-9141 (500 kpbs contro i kbps 10,4). Sia una nuova interfaccia che un nuovo software sono richiesti per comunicare con gli automobili per mezzo della CAN per il sistema diagnostico.

Il programma Vag-COM lavora con gli automobili che richiedono l'accesso diretto della CAN per il sistema diagnostico?

Si e' stato integrata la compatibilità del CAN con la versione del rilascio 404,0 di Vag-COM, ma con le nuove interfacce e solo per comunicare con automobili basate sul CAN! Le nuove interfacce usano Hex-usb+can o Hex-com+can e sono completamente compatibili con i nuovi ultimi modelli di automobili che richiedono un collegamento diretto della CAN (vedi tabella sopra!).

Le interfacce per CAN-Bus inoltre funzionano con i più vecchi veicoli che usano la K-linea (Golf-4 e precenti)?

Sì! le interfaccie Hex-com+can ed i Hex-usb+can sono completamente compatibili con i più vecchi veicoli che usano le singole o K-linee doppie pure, in modo da funzionano con le VW/Audi/SEAT/Skoda da 1996-2005.

Cosa si puo' fare con il programma VAG.COM?

Oltre chiaramente **vedere TUTTA la diagnostica e trovare vari guasti e sensori o interruttori guasti**,è possibile leggere diversi parametri (pressione turbo, Abs, funzioni motore, valvola EGR, codici errore, ecc.) o anche eseguire operazioni "sfiziose" (chiusura centralizzata automatica, beep antifurto, luci sempre accese, ecc.). L'unico inghippo è che per accedere e modificare queste funzioni, si ha bisogno di alcuni codici che però stanno diventando sempre più popolari in internet, e quindi stanno diventato sempre più reperibili.Queste interfacce sono facilmente acquistabili su Ebay tedesco, o su altri siti Internet (a meno che UMBE non riesca a produrle a costi convenienti).

Configurare con il VAG i tagliandi Long-Life

Si puo' impostare entrando con il VAG.COM nella CAN-bus sia i tagliandi Fissi che quelli variabili. Infatti guardando con il VAG nel

recode(07) del **gruppo 17**(strumentazione) potete trovare nella 4° cifra un 2 che significa intervalli FISSI con sensore. impostatando 1 avrete intervalli variabili con sensore.

canale 45 (qualità dell'olio) su 4

canale 43 distanza massima su 50 (50000 km)

canale 44 giorni max per tagliando su 720.

ho notato che nei **canali precedenti (40-41-42)** indica a quanto si è arrivati cioè i KM percorsi già adeguati allo stile di guida !

Telecomando

Ho notato da qualche mese che ogni tanto non mi si apre la macchina con il telecomando, devo inserire la chiave e girare (anche solo richiuderla senza aprirla) è solo dopo il telecomando riprende a funzionare..... ..cosa può essere?

è capitato anche a me che ogni tanto non si apriva con il telecomando, ed ho scoperto che se premi il tasto dell'apertura porte più di qualche volta lontano dal raggio d'azione della vettura il telecomando cambia il codice che invia alla centralina e qundi non si apre, infatti ogni volta che mi capitava ciò dovevo fare la procedura per la riattivazione del telecomando. cmq io sul telecomando-chiave della vw oltre all'allarme della casa ne ho un'altro e non sò se questo possa cambiare qualcosa...

pensa che a me apre alla prima schiacciata la porta passeggero e bagagliaio e alla

seconda la porta guidatore e non so che cosa gli sia succcesso però lo fa ogni tanto

credo che sia una funzione del telecomando, so che è possibile far inserire tramite VAG deelle combinazioni di apertura porte a seconda di quante volte si preme il tasto del telecomando

RIPROGRAMMARE TELECOMANDO

dovete prendere la chiave vergine, girare il quadro, chiudere la porta, inserire la/le chiavi da ricodificare e girarle come se dovesse chiudere la macchina....dopo di che' sempre a chiave girata pigiare il tasto di chiusura, e dopo alcuni secondi udurete un piccolo impulso proveniente dal clacson.
Il gioco e' fatto........quindi levare la chiave dalla chiusura, spengere il quadro con la chiave vergine e chiudere la macchina come SEMPRE .
Una volta fatto ripetere la stessa cosa con la chiave codificata e l'altra chiave che avete di scorta. E semplicissimo !

SPIA CINTURE SICUREZZA ACCESA PIù A LUNGO

codice 4123 con il Vag... ma dubito dipende dalla data di produzione...
(ti manca il sensore e poi nel cruscotto non ti si accenderebbe la spia)

BEEP IN CHIUSURA/APERTURA

modulo 46
clickare ADAPTATION
canale 06: beep apertura
canale 07: beep chiusura

in new value, mettere 1 per attivare, 0 per disattivare, quindi cliccare su **SAVE**

il gioco è fatto

CHIUSURA PORTIERE A 20KM/h

modulo 46
ADAPTATION
canale 03: chiusura a 20kmh
canale 04: apertura quando si sfila la chiave
come sopra, 1 attiva, 0 disattiva

Codifica

Per la sostituzione se lo fa il concessionario
,lo fa in automatico il **vas 5051** con descrizioni guidate a video.

Ecco le procedure per la sostituzione:

1 Premere il tasto "Vai a"
2 Scegliere "Selezione funzioni/componenti"
3 Selezionare "Carrozzeria"
4 Selezionare "Impianto elettrico"
5 Selezionare "01-Sistemi autodiagnosticabili"
6 Selezionare "Inserto cruscotto"
7 Selezionare "Funzioni"
7 Selezionare "Sostituzione inserto cruscotto"

NB: validi e testati su Golf 5 non sicuri per la nuova 6 !

SCATOLA FUSIBILI e RELE’

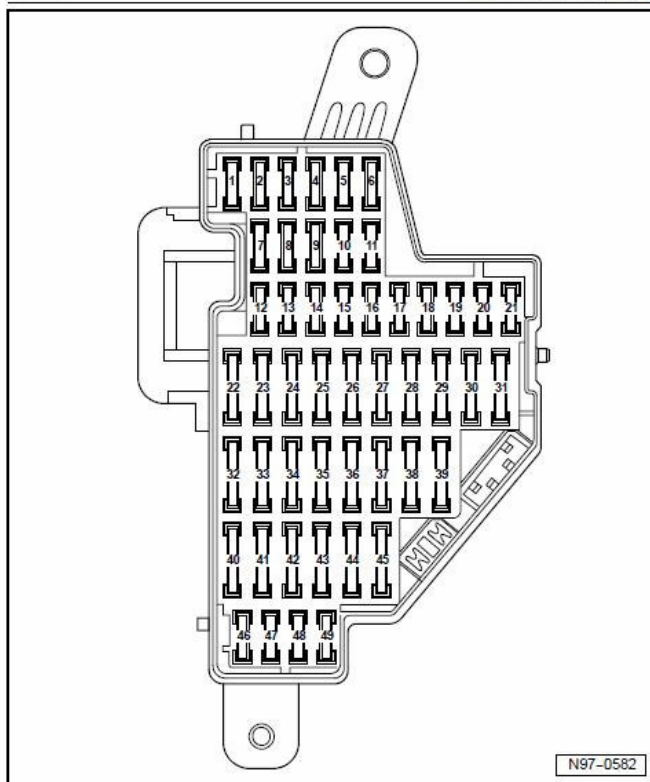
VANO MOTORE

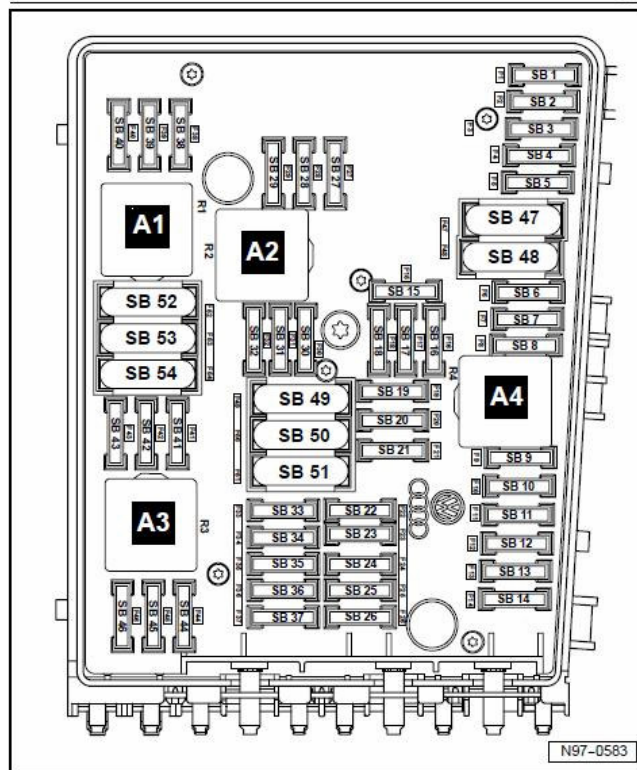
vicina alla batteria nel vano motore!

Attenzione altra serie di rele' si trova nel abitacolo a dx!

INTERNO AUTOVETTURA

POSIZIONE FUSIBILI GOLF

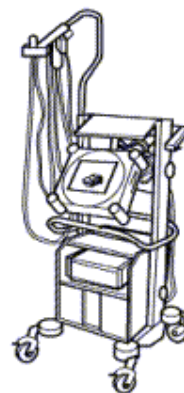
Fusibili interni:

FUSIBILI SCATOLA NEL MOTORE :

Golf — Posizioni di montaggio — N. 1/8

Fusibili (SB) sul box elettrico, vano motore sinistro

Colori dei fusibili

- 30 A - verde
- 25 A - bianco
- 20 A - giallo
- 15 A - blu
- 10 A - rosso
- 7,5 A - marrone
- 5 A - beige
- 3 A - lilla

Edizione 08.03

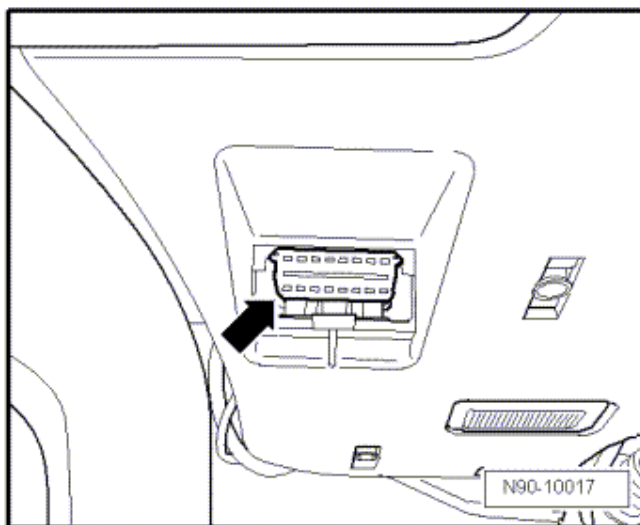
DIAGNOSTICA VW – VAS 5051

– Collegare lo strumento per diagnosi, misurazioni e informazioni -**VAS 5051-,** dopo avere spento il quadro di accensione, con il cavo di diagnosi -VAS 5051/6A- all'apposita presa del veicolo -freccia-.
– Accendere il quadro di accensione.
– Disattivare tutte le utenze elettriche.

 Avvertenza

Se sul display non appaiono visualizzate le indicazioni relative alle operazioni da effettuare → Istruzioni per l'uso dello strumento per diagnosi, misurazioni e informazioni VAS 5051.

Selezionare dallo strumento per diagnosi, misurazioni e informazioni -VAS 5051- la Ricerca guidata dei guasti.

Terminata l'interrogazione di tutte le centraline:

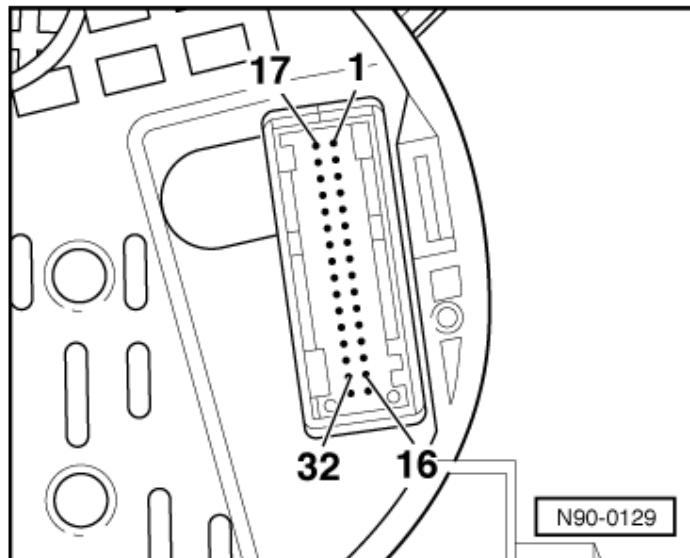
– Selezionare Vai a.
– Scegliere Selezione funzioni/componenti.
– Selezionare Carrozzeria.
– Selezionare Impianto elettrico.
– Selezionare 01-Sistemi dotati di autodiagnosi.
– Selezionare Quadro della strumentazione.
– Selezionare Quadro della strumentazione: funzioni.
– Selezionare Quadro della strumentazione: adattamento/sostituzione

Inserto cruscotto

Schema dei collegamenti a spina dell'inserto cruscotto 05.99 >

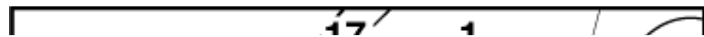
Nota

L'assegnazione delle connessioni a spina dell'inserto cruscotto dipende dalle varianti di equipaggiamento, di Paese e di motore del veicolo.

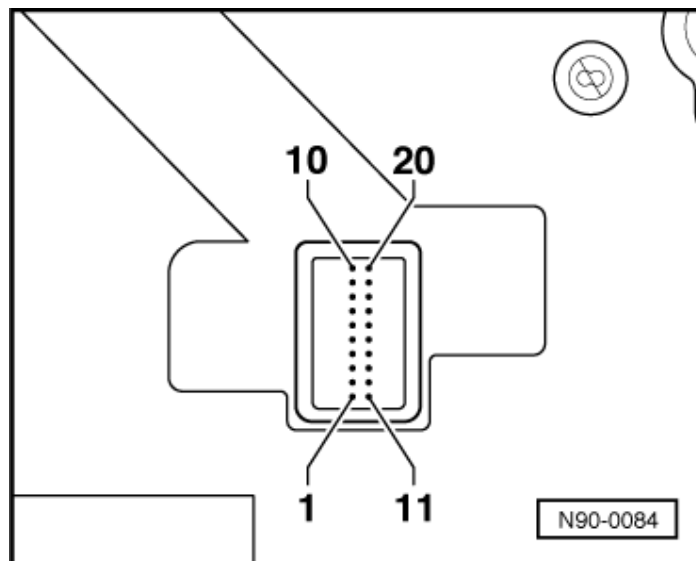
→ **Connessione a spina, a 32 poli, blu**

- 1 - Morsetto 15, positivo
- 2 - Spia per indicatori di direzione des.
- 3 - Segnale in uscita 1 del tachimetro elettronico
- 4 - Spia per uso rimorchio
- 5 - Indicatore riserva carburante
- 6 - Airbag (collegamento a massa in veicoli privi di airbag)
- 7 - Morsetto 31, massa del trasduttore
- 8 - Indicatore temperatura liquido raffreddamento
- 9 - Morsetto 31, massa
- 10 - Interruttore pressione olio
- 11 - libero
- 12 - Spia alternatore, morsetto 61
- 13 - Spia per bloccaggio dello schienale del sedile posteriore (soltanto per alcuni Paesi)

- → 14 - Spia dei fari retronebbia
- 15 - libero
- 16 - Spia per portellone posteriore aperto (soltanto per alcuni Paesi)
- 17 - Spia per abbaglianti, morsetto 56a
- 18 - Spia per indicatori di direzione
- 19 - Sistema antibloccaggio per l'impianto frenante (ABS)
- 20 - Illuminazione inserto cruscotto, morsetto 58b
- 21 - Segnale porta lato guida aperta
- 22 - Indicatore mancanza liquido raffreddamento
- 23 - Morsetto 30, positivo
- 24 - Morsetto 31, massa
- 25 - Autodiagnosi/linea K
- 26 - Luce di parcheggio destra, segnale cicalino luci accese
- 27 - Luce di parcheggio sinistra, segnale cicalino luci accese
- 28 - Segnale in entrata per il tachimetro elettronico
- 29 - Spia impianto frenante
- 30 - Contatto S
- 31 - Sistema di avvertimento cinture di sicurezza
- 32 - libero

→ **Connessione a spina, a 32 poli, verde**

- 1 - libero
- 2 - Bobina di lettura dell'immobilizer 1
- 3 - Spia luce di posizione
- 4 - Bus dati (CAN), schermatura per segnali in entrata
- 5 - Linea W
- 6 - Mancanza acqua di lavaggio
- 7 - Usura guarnizioni freni
- 8- libero
- 9- libero
- 10 - libero
- 11 - Segnale per tempo di fermo del veicolo
- 12 - Disinserimento del climatizzatore
- 13 - Spia freno a mano
- 14 - Regolazione antipattinamento/stabilizzazione veicolo
- 15 - libero
- 16 - libero
- 17 - Bobina di lettura dell'immobilizer 2

- → 18 - Segnale temperatura e livello dell'olio
- 19 - Bus dati (CAN), segnale in entrata High
- 20 - Bus dati (CAN), segnale in entrata Low
- 21 - libero
- 22 - Interruttore cofano del motore, segnale in entrata
- 23 - Tasto di richiamo MFA - in alto (l'indicazione passa all'indietro)
- 24 - Tasto di richiamo MFA - in basso (l'indicazione passa in avanti)
- 25 - Interruttore memoria MFA - reset
- 26 - Temperatura esterna, segnale in entrata
- 27 - Bus dati (CAN), segnale in uscita High
- 28 - BUS dati (CAN), segnale in uscita Low
- 29 - libero
- 30 - libero
- 31 - libero
- 32 - libero

→ **Connessione a spina, a 20 poli, rossa**

- 1 - 4: liberi
- 5 - Schermatura massa telematica
- 6 - 11: liberi
- 12 - Radio/navigazione - Clock
- 13 - Radio/navigazione - Data
- 14 - libero
- 15 - Radio/navigazione - Enable
- 16 - 20: non usati

Preventivo della nuova Golf 6 1.6 Comfortline 3p benzina, il totale era sui 19000€ circa, ho ottenuto lo sconto dell' **8,5%**

11,5 % ...in trentino..

WV la compri bene in veneto - benino in lombardia - **malissimo a roma ed al sud in genere.**
In pratica lo sconto è proporzionale al reddito della zona ed al numero di auto vendute (dove vendono molto a gente che cambia spesso l'auto non avendo problemi economici - fanno pure lo sconto maggiore - tanto si rifanno coi volumi; purtroppo questa è la legge del mercato)

Agenti commercio e flotte aziendali sconto anche 18-20 % ma su modelli base non molto perso nalizzati (tanto dopo 3 anni si cambiano). Comunque senza rientro oggi come oggi un **10 %**

Per come si comportano in generale nella mia regione **3500 euro** è da considerarsi un ottimo sconto.
Probabilmente non mi sono spiegato bene nel post precedente. Sono perplesso del fatto che sulla vecchia golf lo sconto che mi è stato fatto è di 3500 e sulla nuova è di 1000 euro.
Non mi pare sia un trattamento equo.

GARANZIA E PROBLEMI AUTO NUOVA

"Intanto, la prima cosa da fare è **mettere in mora** il concessionario venditore (via raccomandata, da trasmettere per conoscenza anche a Volkswagen Group) contestandogli la mancata conformità del veicolo agli standard del costruttore. In secondo luogo, è opportuno chiedere, tramite lo stesso concessionari, l'intervento di un ispettore tecnico della Casa che valuti le condizioni della vettura e adotti le opportune misure per ripristinare tale conformità.